

## ГП “Антонов” представляет новые самолеты

8 стр.

## Двигатели “Мотор Сич” дают вторую жизнь

9 стр.


# Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№33 (696) 12 – 16 августа 2013 года

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ


ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:


Украинские миротворцы на страже мира и безопасности Афганистана

2 стр.

**В Минобороны уверяют, что материальное положение украинских военных улучшится**

3 стр.

О дальнейшем использовании комплекса НИТКА

3 стр.

**ГАХК “Артем” – современное предприятие украинского ОПК с уникальной перспективой**

4 стр.

Авиатору – 100 лет!

5 стр.

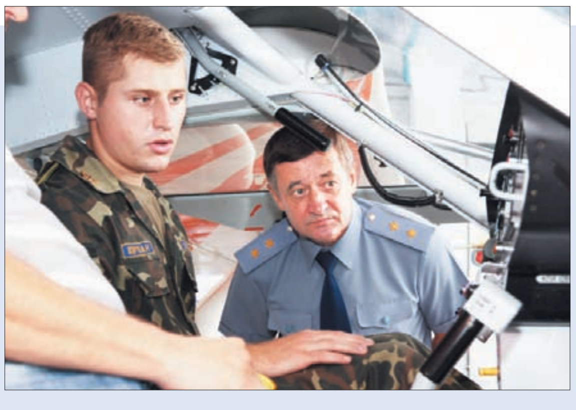




## “Эверест покорен”

2 стр.

*Фото Юрия Игната.*



## Новшества в системе подготовки украинских военных лётчиков

4 стр.

## И снова “В бой идут одни старики”

5 стр.



## “Крылатые акулы” в облаках Старкона

***В Староконстантиновской бригаде тактической авиации, которой командует военный летчик 2 класса полковник Николай Коваленко, состоялась очередная летная смена в сложных метеоусловиях. Полеты выполнялись на бомбардировщиках Су-24М, разведчиках Су-24МР и Л-39.***



В ходе летной смены экипажи бригады восстанавливали навыки техники пилотирования и навигации. От Командования Воздушных Сил ВС Украины в полетах принял участие в качестве инструктора военный летчик 1 класса полковник Сергей Близнюк.

Всего за летную смену было выполнено свыше двух десятков вылетов. Общий налет составил более двадцати часов.

Стоит отметить, что с 28 августа экипажи бригады будут участвовать в летно-методических сборах, которые пройдут в Луцке. На сборах бомбардировщики выполнят бомбометания КАБами по наземным целям на полигоне Поворск.

*Николай Старушик.*
*Фото автора.*



# Украинские миротворцы на страже мира и безопасности Афганистана

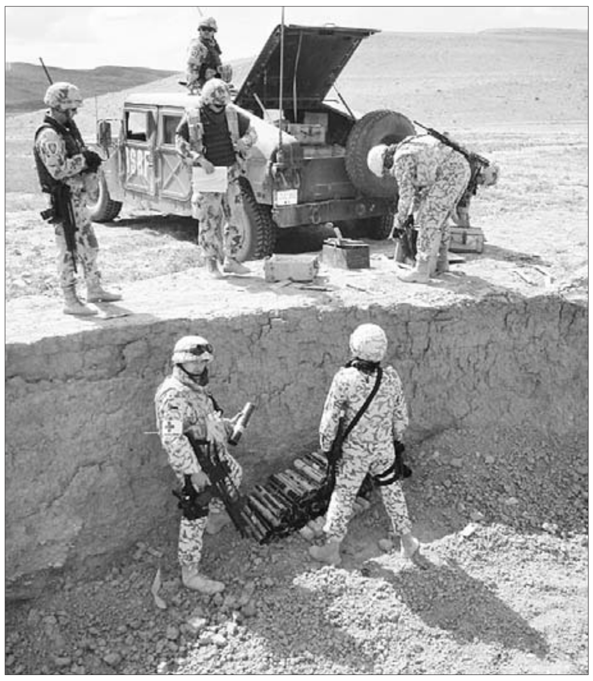
***Сегодня для некоторых стран, где продолжаются вооруженные конфликты, помощь национальных миротворческих контингентов является едва ли не последней надеждой на прекращение вооруженных противостояний и возвращения к спокойной жизни. Одной из таких стран является Афганистан, где война длится с 2001 года.***

На данный момент Центральное разведывательное управление США уже не видит необходимости в присутствии большого количества техники и военных в Афганистане. Ведь угроза со стороны террористической организации “Аль-Каида” значительно уменьшилась. Также планируется уменьшить количество секретных баз в Афганистане с 12 до 6. Однако в стране проходит международная операция по поддержанию мира и безопасности, в которой принимают участие и украинские миротворцы.

Украинские военнослужащие присоединились к миротворческой миссии в Афганистане в 2007 году. Сегодня 28 представителей украинского миротворческого контингента помогают афганским коллегам наладить спокойную и, главное, мирную жизнь в стране. Среди основных задач украинских военнослужащих - оказание медицинской помощи военным национальных контингентов и местному населению, а также разминирование территорий, где проходили вооруженные столкновения. Кроме того, украинские миротворцы проводят подготовку авиационных специалистов Афганской национальной армии и помогают восстанавливать школы, административные здания, дороги и т.д.

Активное участие Вооруженных Сил Украины в международных операциях по поддержанию мира и безопасности является важной составляющей внешней политики нашего государства. Предоставление миротворческого контингента способствует росту престижа страны на международной арене и повышению уровня профессионализма военнослужащих.

“Участие украинского миротворческого контингента в операциях по поддержанию мира и безопасности имеет ряд положительных факторов как для государства, так и для Вооруженных Сил Украины в целом. Украинские военнослужащие оказывают реальную помощь населению тех стран, где продолжаются вооруженные конфликты. Также это укрепляет позицию Украины на международной арене как влиятельного субъекта в системе европейской и мировой безопасности. Участие наших военнослужащих в международных операциях способствует приобретению ими опыта службы в многонациональных контингентах, улучшает боевую выучку и дисциплину личного состава”, - отметил Министр обороны Украины Павел Лебедев.





ДОСТИЖЕНИЕ

# “Эверест покорен”

***15 августа на базе Государственного научно-исследовательского центра (аэр. Кировское), который возглавляет Герой Украины, заслуженный летчик-испытатель СССР генерал-майор запаса Юрий Тишков, осуществлена очередная серия полетов модернизированного многоцелевого вертолета Ми-8МСБ. В рамках полётов был установлен новый мировой рекорд набора высоты. В этот раз экипаж сумел поднять машину на высоту более 9 тыс. метров. Напомним читателю, что год назад, во время проведения авиасалона “АВИАСВИТ-XXI”, на этом вертолете был установлен рекорд высоты в 8250 метров. Таким образом, вертолет увеличил рекорд почти на километр, доказав, что может произвести взлет и посадку на высочайшую вершину мира – Эверест.***

Точная высота будет объявлена позже, согласно данным объективного контроля, судьей международной категории, представителем Международной федерации авиаспорта Украины Аллой Стрельниковой. Полет на рекордную высоту совершил экипаж в составе летчика-испытателя полковника запаса Сергея Тишкова и летчика-испытателя подполковника Юрия Юхимука. По словам пилотов, машина вела себя уверенно на всех этапах полета. Все системы вертолета отработали в штатном режиме.

За установкой рекорда наблюдали председатель совета директоров АО «Мотор Сич», Герой Украины Вячеслав Богуслаев, Герой Украины, заслуженный летчик-испытатель Александр Галуненко, начальник Генерального штаба – Главнокомандующий Вооруженными Силами Украины генерал-полковник Владимир Замана, Командующий Воздушными Силами Вооруженных Сил Украины генерал-лейтенант Юрий Байдак.

Следует отметить, что параллельно был установлен еще один рекорд – максимальной высоты в горизонтальном полете, который составил около 9100 метров, и это, как утверждают разработчики, не предел. В дальнейшем на вертолете планируют установить еще несколько рекордов и по ряду других параметров.

Как отметил Вячеслав Богуслаев, Ми-8МСБ является развитием вертолета Ми-8МТ. Он оснащен новым турбовальным двигателем повышенной мощности ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е производства АО “Мотор Сич” (Запорожье). Особенность машины состоит в том, что ее можно эксплуатировать в условиях жаркого климата (до 52 градусов по Цельсию), а ресурс по двигателю составляет порядка 4 тыс. часов.

Комментируя новый мировой рекорд, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Украины Юрий Тишков сообщил:

- Это большая победа отечественной промышленности. Это новые рабочие места, новые поступления в госбюджет Украины. С новыми двигателями “Мотор Сич” вертолет может использоваться и в жару, и в холод, и в горах. На большой высоте, даже очень высоко, в разреженном воздухе - это и продемонстрировал сегодняшний мировой рекорд - он сохраняет мощность двигателей, а не теряет ее. Чего не было раньше. Фактически, получена универсальная машина, которая уверенно чувствует себя в любом климатическом поясе.

***Юрий Игнат. «Крила України». Фото Руслана Семенюка.***

ЛЕТНАЯ ПРАКТИКА

***15 августа на Харьковщине представителям местных органов самоуправления, общественности и журналистам официально продемонстрировали в работе новый легкомоторный самолет ХАЗ-30 украинского производства. При этом первые публичные полеты доверили выполнить курсантам 2-го курса летного факультета Харьковского университета Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба в рамках летной практики.***

# Первые полёты – на ХАЗ-30

Право первым подняться в небо предоставили продолжателю династии военных авиаторов курсанту Ивану Смеречанскому. После 30-минутного полета он поделился своими впечатлениями, похвалил простоту и легкость управления самолетом.

По словам командования видового вуза, в этом году курсанты-пилоты впервые выполняли вывозную программу 2 курса на легкомоторных самолетах, а не на реактивных, как было раньше.

- Недавно введена новая трехступенчатая концепция подготовки летчиков. Этим нововведением предусмотрено, что первое знакомство с будущей профессией у курсантов будет происходить на низких скоростях с привлечением машин типа ХАЗ-30. На втором уровне ребята будут подниматься в небо уже на самолетах Л-39 “Альбатрос” и транспортных Ан-26. И уже после этого будущие летчики продолжат покорять небо в кабинах боевых истребителей типа МиГ-29, - сообщил исполняющий обязанности начальника университета военный летчик первого класса полковник Андрей Алимпиев.

В ходе нынешней летной практики, которая продлится до конца октября, второкурсники проведут в небе по 25 часов. Половину всего налетного времени отведено под самостоятельные полеты. Под наблюдением летчиков-инструкторов аэроклуба каждый из ребят поднимется над землей впервые в жизни и отработает такие полетные задания, как полет по кругу, поворот на 180 градусов, горка и другие упражнения на простой пилотаж. При этом полеты будут выполняться на скорости до 200 километров в час в диапазоне высот от 150 до 1000 метров.

***Дмитрий Горбунов. Дмитрий Чалый. г.Харьков.***



ОФИЦИАЛЬНО

# В Минобороны уверяют, что материальное положение украинских военных улучшится

***С 1 сентября 2013 года состоится очередное плановое повышение размера месячного денежного содержания военнослужащих Вооруженных Сил Украины в соответствии с постановлением Кабинета Министров Украины – на 40%. Об этом сообщил заместитель Министра обороны Украины – руководитель аппарата Владимир Можаровский во время брифинга в Клубе Кабинета Министров Украины.***




По его словам, усиление социальной защиты военнослужащих и членов их семей, в частности в части увеличения в 2 раза до 1 июля 2014-го, по сравнению с началом 2012, денежного содержания, является одним из основных направлений работы руководства Минобороны Украины.

Также Владимир Можаровский отметил, что с 1 января 2014 года военнослужащие будут получать компенсацию за поднаем жилья.

“В этом году впервые в истории нашего государства сделаны конкретные шаги для решения материального аспекта временного проживания военнослужащих. Кабмином Украины утверждено постановление “О размере и порядке выплаты денежной компенсации некоторым категориям военнослужащих Вооруженных Сил Украины за поднаем (наем) ими жилых помещений”. Введение постановления позволит улучшить условия проживания и материальное положение более 8000 военнослужащих до момента получения ими служебного или постоянного жилья. Особенно актуально это для молодых офицеров и военнослужащих, которые заключают свой первый контракт, – сказал Владимир Можаровский.

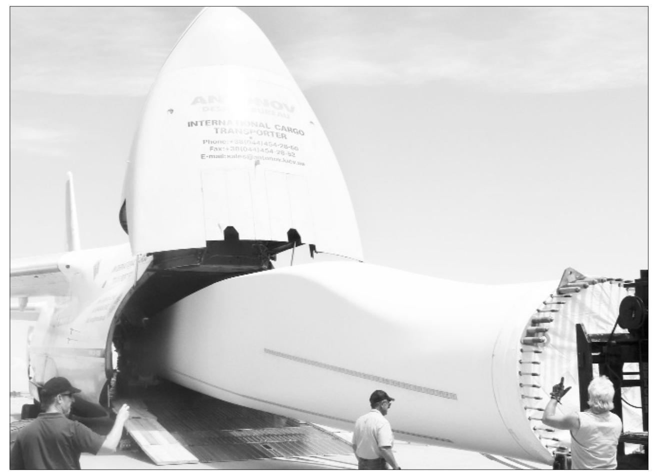
Денежная компенсация за поднаем жилья будет предоставляться на основании рапорта и определенного комплекта документов. Размер денежной компенсации, в зависимости от состава семьи и региона проживания, может составлять более 3500 гривен.

***Подготовил Александр Олехнович. “Крила України”.***

АВИАПЕРЕВОЗКИ

# Богатыри “Антонова” на службе людям

***Ан-124-100 “Руслан” и самый большой в мире транспортный самолет Ан-225 “Мрия”, 25 лет со дня первого полета которого мы будем отмечать в декабре этого года, по-прежнему уверенно лидируют на рынке воздушных перевозок крупногабаритных и нестандартных грузов. Зачастую они являются единственным транспортным средством, способным эффективно выполнить поставленную задачу. Несколько таких перевозок были выполнены самолетами авиакомпании “Авиалинии Антонова”, транспортного подразделения ГП “Антонов”, в июне 2013 году.***



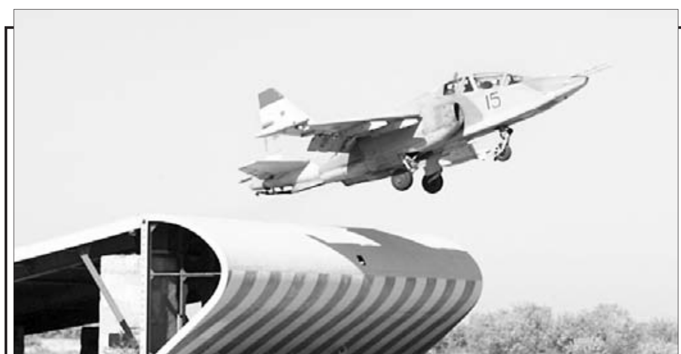
Так, самолет Ан-124-100 доставил лопасти ветровой турбины электростанции из Вичиты, США (Wichita, USA) в Скрыдструп, Дания (Skrydstrup, Denmark). Перевозка была выполнена по заказу Geodis Wilson Denmark A/S для компании SIEMENS. Принимая во внимание габариты лопасти (35,4м х 3,67м х 3,5м), эффективно этот груз мог перевезти только самолет Ан-124-100, длина грузовой кабины которого 36,4 м. Специалистами всех вовлеченных сторон была совместно проработана и согласована технология загрузки такого длинномерного и крупногабаритного груза, в соответствии с которой самолет был соответствующим образом подготовлен. Рейс был спланирован и выполнен в требуемый срок строго в соответствии с утвержденным графиком. Это позволило Заказчику приступить к испытаниям лопасти в кратчайшие сроки.

Несколько рейсов в июне выполнил и самый большой в мире самолет Ан-225 “Мрия”. Он перевез крупногабаритное оборудование для судостроения из Манчестера (Великобритания) в Сеул (Южная Корея). Перевозка была осуществлена по заказу компании Korean Express GmbH для компании SAMSUNG Heavy Industries Co, Ltd. Для погрузки/разгрузки использовалось специальное оборудование, разработанное специалистами “Антонов”.

В конце июня самолет Ан-225 “Мрия” доставил промышленное оборудование общим весом 140 тонн из Сеула (Южная Корея) в аэропорт Базель (Франция/Швейцария). Заказчиком этого чартерного рейса выступила компания Chapman Freeborn. Самолет Ан-225 обеспечил доставку необходимого оборудования за один рейс в кратчайшие сроки и дешевле, чем если бы перевозка выполнялась двумя рейсами самолета Ан-124-100 “Руслан”.

***Служба информации “Крила України”.***



ПЕРСПЕКТИВЫ

***Крымский полигон НИТКА, от которого может отказаться Россия, заинтересовал Индию и Китай. В украинском Минобороны уверены, что испытательный авиационный комплекс в Саках не будет простаивать, даже если россияне переберутся тренироваться на Кубань. Украина ведет переговоры с Индией и Китаем об использовании полигона НИТКА в Крыму.***

# О дальнейшем использовании комплекса НИТКА

“Если и будет отказ (со стороны России, которая ранее использовала полигон для тренировок), то есть другие страны, которые проявляют определенный интерес в его использовании. В частности, это Индия, Китай и другие”, – сообщил заместитель министра обороны Украины Владимир Можаровский. Он уточнил, что соответствующие переговоры с Индией и Китаем уже ведутся, но о договоренностях говорить пока рано.

“Эти вопросы поднимались, однако непосредственно на уровень конкретных договоренностей этот вопрос не вышел”, – подчеркнул замминистра.

Напомним, ранее Киев и Москва обсуждали вопрос о передаче крымского полигона в аренду российской стороне. Однако теперь Россия вводит в эксплуатацию собственный аналог НИТКА, поскольку в 2012 году Украина за использование своего полигона решила брать с россиян “живые” деньги вместо комплектующих к авиатехнике (а это 700 тысяч долларов ежегодно).

Аналог крымского полигона россияне построили в городе Ейск на Кубани, и, как ожидается, он сможет принимать самолеты уже осенью 2013 года. Вместе с тем переговоры по поводу дальнейшего использования российской стороной полигона продолжаются, и эта тема будет подниматься на заседаниях профильного подкомитета в рамках украинско-российской межгосударственной комиссии в сентябре.

Авиационный комплекс НИТКА – наземный испытательный тренировочный комплекс авиационный – используется для подготовки летчиков палубной авиации.

Этот тренажер представляет собой аэродром со стальным летным полем в виде корабельной палубы, оборудованный трамплином и аэрофинишерами. Габариты летного поля эквивалентны габаритам летной палубы тяжелого авианесущего крейсера “Адмирал флота Советского Союза Кузнецов”.

Единственный созданный в СССР комплекс НИТКА находится на аэродроме Новофедоровка (близ города Саки в Крыму) и принадлежит Украине.

В феврале 1997 года Россия подписала с Украиной соглашение об использовании полигона. Российская сторона не раз просила Киев передать полигон в аренду.

Было сообщено, что ежегодная стоимость аренды полигона обходится России в среднем в 700 000 долларов. Однако расчеты велись не в твердой денежной валюте, а в виде поставок на эквивалентную сумму запчастей к самолетам типа Су. В августе 2012 года Минобороны Украины сообщило, что принято решение перейти на расчеты в “живых” деньгах.

# Международное военное сотрудничество Украинской армии

***Наглядным показателем боевой выучки личного состава Вооруженных Сил Украины является успешное проведение ряда международных учений. В частности, личный состав Вооруженных Сил Украины принял участие в украинско-российских учениях “Фарватер мира-2013”, украинско-американских “Си Бриз-2013” и “Рапид Трайдент-2013”. В скором времени на базе Международного центра миротворчества и безопасности (Львовская область) начнется совместное учение “Кленовая Арка-2013”.***



“Кленовая Арка-2013” будет существенно отличаться от предыдущих учений этой серии по масштабам: задачи в полевых условиях будет выполнять не рота, а многонациональный батальон. В его состав войдут подразделения Вооруженных сил Украины, Канады, Польши и Литовской Республики общей численностью около 250 украинских и 170 иностранных военнослужащих.

Важным мероприятием в развитии взаимодействия Вооруженных Сил Украины с армиями Российской Федерации и Беларуси стало трехстороннее учение “Славянское содружество-2013”, проведенное в прошлом месяце в Волгоградской области Российской Федерации. От Вооруженных Сил Украины к этому мероприятию привлекалось механизированное подразделение.

Высокие оценки, в том числе от руководящего состава международных организаций, получают подразделения Вооруженных Сил Украины, привлекающиеся к выполнению задач в рамках международных операций по поддержанию мира и безопасности. В частности, недавно высокая оценка деятельности украинских миротворцев из состава 56-го отдельного вертолетного отряда ВС Украины была дана по результатам проверки Командующего силами Миссии ООН в Либерии.

КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

# Новшества в системе подготовки украинских военных лётчиков

***Сегодня система подготовки будущих военных лётчиков Украины несколько меняется по сравнению с минувшими годами. Так, уже начиная со второго курса курсанты лётного факультета профильного видового военного вуза Харьковского университета Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба, которым руководит военный лётчик 1-го класса полковник Андрей Алимпиев, начинают осваивать легкомоторный самолёт украинского производства ХАЗ-30.***



Легкомоторный самолёт ХАЗ-30, предназначенный для первоначального обучения пилотов аэроклубов, лётных училищ военной и гражданской авиации, а также для выполнения полетов частными лицами, спроектирован и построен на Харьковском авиационном заводе, которому, собственно, новый летательный аппарат и обязан своим названием. Самолет оснащён австрийским двигателем Rotax-912 ULS. Его максимальная скорость составляет 200 км/ч, длина разбега – 100 м, длина пробега –100 м. Максимальная взлётная масса самолёта составляет 650 кг, максимальная посадочная масса – 650 кг, максимальная масса снаряжённого самолёта – 565 кг, масса пустого самолёта – 395 кг. Самолёт выполняет взлёт и посадку на взлётно-посадочной полосе с искусственным и грунтовым покрытием. По словам генерального директора Харьковского государственного авиационного производственного предприятия Анатолия Мялицы, на самолётах ХАЗ-30 можно патрулировать территории и осуществлять частные перелёты. Но главное предназначение самолёта – обучение будущих лётчиков.






На днях у харьковских второкурсников-лётчиков состоялся комплексный экзамен по знанию тактико-технических характеристик легкомоторного самолёта ХАЗ-30. Для "кожедубовцев" это новый самолёт, который они уже начали осваивать. Состоялся экзамен на базе завода-производителя нового отечественного легкомоторного самолёта, который, кстати, изготовил также и тренажёр данного типа самолёта, обеспечивающий качественную подготовку курсантов на земле для выполнения последующих полетов в небе.

– Начиная с этого года у второкурсников восстановлена лётная подготовка на легкомоторных самолётах. Отныне они будут получать путёвку в небо на самолётах ХАЗ-30, – рассказал присутствовавший на экзамене командующий Воздушными Силами Вооружённых Сил Украины генерал-лейтенант Юрий Байдак.

Отдельно командующий отметил тот немаловажный факт, что то, что база ремонта и обслуживания этого самолёта находится рядом с университетом, позволит качественно обслуживать новые отечественные легкомоторные самолёты ХАЗ-30.

Что же касается курсантов выпускного курса, то и тут программа их подготовки подверглась кардинальным изменениям. Во-первых, теперь они будут учиться не четыре с половиной, как ранее, а пять лет, как и представители большей части других военных специальностей. А во-вторых, если до сегодняшнего дня молодые лейтенанты-лётчики приходили в строевые части, освоив лишь легкомоторные самолёты и учебно-тренировочный Л-39 "Альбатрос", то теперь в войска они придут подготовленными к управлению основным типом боевого самолёта. В данном случае речь идёт о наиболее массовом типе самолёта, состоящего на сегодняшний день на вооружении бригад тактической авиации Воздушных Сил Вооружённых Сил Украины, фронтовом истребителе 4-го поколения МиГ-29.

Сейчас в Харьковском университете Воздушных Сил проводится подготовка к выполнению курсантами выпускного курса лётного факультета практических полётов на данном типе самолёта. Пока на практике МиГ-29 освоят шестеро выпускников, уже в полном объёме освоивших теорию тактико-технических характеристик, конструкцию и режимы эксплуатации боевого самолёта-истребителя, прошли наземную подготовку по эксплуатации самолёта и действиям в экстремальных условиях. Сегодня это – первые попытки посадить за ручки управления боевым самолётом курсанта-выпускника. Но это несомненно даст возможность молодым пилотам по крайней мере совершить ознакомительные полёты, получить начальные практические навыки в пилотировании самолёта МиГ-29, а также ощутить особенности пилотирования и несомненные преимущества боевого самолёта перед "летающей партой" Л-39, на котором курсантов-лётчиков готовят на протяжении двух лет обучения.

***Алексей Тригуб.***

СДЕЛАНО В УКРАИНЕ

# ГАХК "Артем" – современное предприятие украинского ОПК с уникальной перспективой

***Сегодня ГАХК "Артем" является ведущим предприятием авиационной промышленности Украины. В состав компании входят 15 акционерных обществ, имеющих полную экономическую самостоятельность, банк и дочерние предприятия. Контрольный пакет акций предприятия принадлежит государству.***



Постановлением Кабинета Министров Украины Компании "Артем" предоставлены необходимые лицензии и разрешения правительства Украины на прямую продажу производимой техники.

Компания Артем производит и экспортирует:

управляемые авиационные ракеты средней дальности класса "воздух-воздух" типов Р-27, Р-27Э различных модификаций для вооружения самолетов МиГ-29, Су-27, Су-30, Су-32, Су-33 и их модификаций, а также агрегатов, приборов и оборудования для самолетов и вертолетов, выпускаемых странами СНГ;

наземные комплексы "ГУРТ" и "ГУРТ-М" для подготовки к боевому применению и технического обслуживания авиационных управляемых средств поражения в полевых и стационарных условиях на позициях подготовки, базах и складах эксплуатирующих организаций;

авиационную технику:

авиационные пусковые устройства для подвески, транспортировки и пуска ракет;

балочные держатели для подвески, транспортировки и сброса бомб, контейнеров, топливных баков;

замки тормозных парашютов для крепления тормозного парашюта и его сброса;

электромеханизмы дистанционного управления авиационными устройствами и агрегатами;

средства защиты самолетов по постановке помех ракетам с тепловыми и радиолокационными головками;

средства защиты самолетов и вертолетов;

авиационные электродвигатели;

электромеханические приводы;

электромагнитные контакторы;

приборы управления;

противотанковые управляемые ракеты калибров 120 мм и 125 мм, которые предназначены для эффективной стрельбы танков по неподвижным и движущимся объектам бронетанковой техники, в том числе оснащенным динамической защитой, а также по малоразмерным целям типа ДОТ, ДЗОТ, танк в окопе, зависший вертолет и другие.

Кроме того, компания "Артем" выпускает сварочные полуавтоматы, автотракторное электрооборудование, стерилизаторы паровые, средства передвижения и реабилитации для людей с ограниченными физическими возможностями, лестничные и вертикальные подъемники-платформы и другие товары. В компании постоянно идет разработка новой конкурентоспособной продукции.

ГАХК "Артем" – современное предприятие с многотысячным трудовым коллективом. Технологические возможности предприятия универсальны: от изготовления инструментальной оснастки любой сложности до уникальных по сложности сварочных, штамповочных, измерительных, химико-термических и других операций. Есть возможность проводить испытания продукции в собственном испытательном центре, который аккредитован в Системе сертификации УкрСЕПРО по международному стандарту ДСТУ ISO/IEC 17025-2001. Также работают Центральная заводская лаборатория и Метрологическая служба, в состав которых входят 12 аттестованных и лицензированных лабораторий.

Система менеджмента качества компании сертифицирована по международным стандартам ISO-9001:2000, аэрокосмическим и военным стандартам EN/AS-9100, AQAP-2110 международной сертифицирующей организацией "Бюро Веритас Кволити Интернейшнл".

Современное оборудование, новейшие технологии, высококвалифицированные специалисты, эффективная управленческая стратегия – вот тот потенциал, который позволяет Компании с оптимизмом смотреть в будущее.

Наша цель – долгосрочные взаимовыгодные партнерские отношения, удовлетворяющие индивидуальным потребностям заказчика.

**ПАМЯТИ ЛЕОНИДА БЫКОВА**

# И снова “В бой идут одни старики”

***Давно закончилась война... Но память человеческая не дает нам забыть те страшные дни и тех героев, которые шли на смерть ради мирного неба над головой. О тяжелых годах войны и судьбы военных летчиков был снят фильм “В бой идут одни старики”, который до сих пор считается одной из лучших кинолент про Великую Отечественную.***



В воинской части А4465 состоялось представление в рамках песенного фестиваля “Маэстро”, посвященного памяти Леонида Быкова и 40-й годовщине выхода на экраны этой известной ленты. Отдать дань уважения выдающемуся режиссеру, сценаристу и актеру пришли командование и личный состав воинской части, а также члены организации ветеранов военной службы.



Для военнослужащих части выступил наш известный земляк Вилорий Пащенко, сыгравший роль лейтенанта Воробьева. Он и сегодня такой же, как и много лет назад, – подтянутый, яркий и энергичный.

В его исполнении прозвучали нестареющие песни, которые с восторгом слушали гости. По окончании концерта никто не спешил расходиться, в зале воцарилась тишина... Словно минутой молчания почтили память тех, благодаря кому сегодня над нами чистое мирное небо...

Поделился Вилорий Пащенко и своими творческими планами, а именно рассказал про 8-серийный фильм о судьбе актеров, сыгравших бойцов эскадрильи, о их жизни, какой она была и есть.

*Василий Воеводкин.*
*г.Николаев.*
*Фото автора.*

**ЮБИЛЕЙ**



***18 августа исполняется 100 лет со дня рождения талантливого авиационного инженера и настоящего патриота нашей Родины, посвятившего службе и работе в авиационных частях около 60 лет, Леониду Красовскому.***

# Авиатору – 100 лет!

Родившийся 18 августа 1913 года в деревне Рызновская Крупятского района Курской области Леонид Красовский после окончания средней школы в 1935 году поступил в 1-е Московское Краснознаменное авиационно-техническое училище. Спустя три года, в 1938-м, он начал службу в строевых частях ВВС РККА, в рядах которой находился в дальнейшем в течение двадцати лет. Проходил службу в истребительных полках ВВС и ПВО.

С декабря 1941 по февраль 1945 года участвовал в боевых действиях на Сталинградском, Центральном, Южном, 1-м и 2-м Украинских фронтах.

После войны проходил службу на должностях инженера и старшего инженера по специальному оборудованию в авиационных полках 5-й Краснознаменной Воздушной армии до увольнения по выслуге лет в 1955 году.

После службы около 40 лет проработал в сфере производства и обслуживания самолётов и авиационных двигателей (начальник цеха, мастер, инженер, электрик, заведующий хозяйственным отделом).

Награждён двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 2-й степени, медалями “За боевые заслуги”, “За оборону Москвы”, “За оборону Сталинграда”, “За взятие Вены”, “За взятие Будапешта”, “За Победу над Германией” и многими другими медалями СССР и ГДР.

***Уважаемый Леонид Иосифович!***

*Командование Воздушных Сил ВС Украины, авиаторы и ветераны авиации Украины, ветераны 5-й Краснознаменной Воздушной армии сердечно поздравляют Вас с отличным юбилеем –100-летием со Дня рождения!*

*Ваш жизненный путь – яркий пример патриотизма и любви к Отчизне. Ваш День рождения совпадает с когда-то всенародно любимым праздником – Днем Воздушного Флота СССР, и это символично, ведь Вы всю свою жизнь посвятили Авиации!*

*В суровые годы Великой Отечественной войны Вы своей борьбой с немецко-фашистскими захватчиками на Сталинградском, Центральном, 1, 2, 3-м Украинских фронтах в боевых порядках авиационных полков приближали нашу Великую Победу!*

*Мы гордимся Вами и желаем Вам, Леонид Иосифович, здоровья и бодрости, счастья и благополучия на долгие годы, семейного тепла в окружении родных и друзей!*

**ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ**

# Два “золота” в активе команд Воздушных Сил

***В середине августа на аэродроме Юхарина Балка Севастопольского аэроклуба Общества содействия обороне Украины (бывший ДОСААФ) прошли открытые соревнования по классическому парашютизму – чемпионат Украины и Кубок Украины. Участие в соревнованиях приняли 40 парашютистов – 8 мужских и 4 женские команды. 12 команд представляли различные украинские аэроклубы ОСОУ, а две – единственную силовую структуру страны, в которой на сегодняшний день официально существует спортивная команда парашютистов, – Вооружённые Силы Украины.***



Мужская и женская команды спортивной команды по парашютным видам спорта отдельной базы обеспечения Командования Воздушных Сил Вооружённых Сил Украины под руководством подполковника запаса, служащего ВС Украины Сергея Казакова выступали на чемпионате и кубке в неполном составе – 3 человека вместо четырёх и две спортсменки вместо трёх соответственно. Тем не менее, недостаточная численность команд не помешала спортсменам-авиаторам завоевать в ходе соревнований 2 золотых медали.

Такие результаты парашютистов Воздушных Сил неудивительны, если взять во внимание послужной список каждого из них. Так, например, мастер спорта СССР прапорщик Татьяна Кузнецова, проходящая службу в Харьковском университете Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба и представляющая на соревнованиях команду Воздушных Сил, является бронзовым призёром Кубка мира по парашютному спорту и чемпионкой СНГ по парашютному многоборью. Её коллега по команде мастер спорта международного класса служащая ВС Украины Ирина Корчмарь – чемпионка ВВС СССР по классическому парашютизму, абсолютная чемпионка Военно-транспортной авиации СССР по парашютному спорту и бронзовый призёр чемпионата Европы на точность приземления.

Немало побед и у представителей мужской команды парашютистов-авиаторов. Мастер спорта международного класса служащий ВС Украины Александр Кутя – трёхкратный рекордсмен СССР и чемпион Спартакиады народов СССР, абсолютный чемпион Украины по классическому парашютизму. Мастер спорта международного класса служащий ВС Украины Олег Сулим – неоднократный призёр международных соревнований по групповой акробатике. А мастер спорта СССР прапорщик Сергей Ткаченко – неоднократный чемпион и призёр чемпионатов СССР по парашютному многоборью, победитель кубков мира и рекордсмен Украины. Кроме того, каждый из этих спортсменов, как мужчин, так и женщин, является неоднократным чемпионом и рекордсменом Украины.



Парашютная команда Воздушных Сил, состоящая из настоящих профессионалов, проведших под куполом большую часть своей жизни, неоднократно принимала участие и в чемпионатах мира среди военнослужащих по программе CISM, никогда не выходя из десятки лучших.

По результатам прошедших в Севастополе чемпионата и Кубка Украины, парашютисты Воздушных Сил заняли 1 общекомандное место, а женская команда – 1 место среди женских команд.

– По итогам соревнований спортсменки-парашютистки Воздушных Сил войдут в состав национальной команды Украины, которая в период с 22 по 26 августа этого года примет участие в 13-м Кубке мира и 7-м чемпионате Европы по классическому парашютизму в городе Чебоксары, – рассказал президент Всеукраинской общественной организации “Федерация парашютного спорта Украины” Олег Шаповалов.

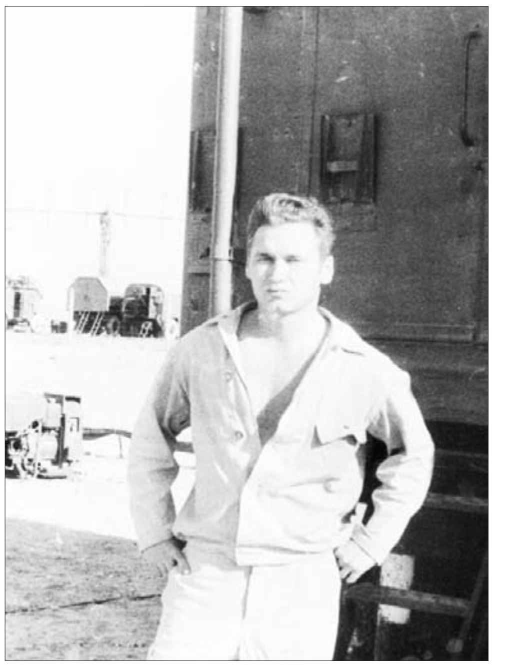
К своим коллегам, завоевавшим “золото” в Юхариной Балке, в период проведения соревнований в Российской Федерации присоединится и проходящая службу в зенитном ракетном полку Воздушного командования “Центр” Воздушных Сил старший лейтенант Светлана Дьячок – рекордсменка мира по точности приземления, бронзовый призёр чемпионата Европы на точность приземления и неоднократная чемпионка и рекордсменка Украины по парашютному спорту.

*Алексей Тригуб.*

К 25-й ГОДОВЩИНЕ ВЫВОДА СОВЕТСКИХ ВОЙСК ИЗ РЕСПУБЛИКИ АФГАНИСТАН

# Связистом быть – нелёгкая судьба…

***"Связистом быть – нелёгкая судьба", – поётся в популярной афганской песне. Пожалуй, на войне нелегка судьба представителя любой военной специальности – по-своему опасна, по-своему сложна…***



У меня в руках – старая, но не пожелтевшая от времени, а серая, любительская фотография, отпечатанная более тридцати лет назад в полевых условиях на простенькой фотобумаге – той, какая, собственно, была под рукой. То ли – привезённая из Союза, то ли купленная по случаю в гарнизонном военторге. На снимке – оборудованный в недостроенном, а может – уже частично разрушенном двухэтажном здании, и возле него блокпост. На крыше – советский флаг, возле строения застыл в готовности в любой момент открыть смертоносный огонь старенький, но всё ещё надёжный танк Т-55. Неказистые деревца, несколько праздно шатающихся бойцов слева и – горы, горы и ещё раз горы на заднем плане…

– Блокпосты…

Сидящий напротив меня жизнерадостный крепкий мужчина среднего роста вдруг перестаёт улыбаться, как будто вспомнилось что-то неприятное…

– Да… Блокпосты… Служба на них, честно говоря, ну его в баню… Месяцами ребята сидели на них – только продукты им подвозили, да боеприпасы время от времени. Сидят заросшие, небритые, а то и с бородами… Форма у кого просто грязная, а у кого – и вся промасленная… Вот на этот блокпост мы приехали как-то… Шлагбаум закрыт. Старший блокпоста, летёха, не пускает. Говорит: "Куда прёшь, старлей? Постреляют вас там!". А потом вдруг: "А спирт у тебя, авиация, есть? А то скучно уж больно"…

Налили лейтенанту флягу спирта, и он пропустил маленькую колонну из трёх армейских грузовиков через блокпост. Три машины в ней стало недавно, изначально их было больше, но об этом рассказывает уже другая фотография. На ней – выстроилась довольно солидная колонна, в которой ЗиЛы, Уралы, ГАЗы и УАЗы стояли вперемешку с машинами боевого охранения БМП-1. Колонна должна была выдвигаться из Кабула в Баграм, и в ней были представители различных частей не только Баграмского, но и нескольких соседних гарнизонов. Без сопровождения ехать было чистейшим самоубийством, потому по две-три машины не выпускали – ждали, пока сформируется колонна попутчиков.

Командиру взвода связи узла наведения авиации с аэродрома Баграм Александру Бусыгину с водителем в этот раз, что называется, "повезло". За руль "сто тридцать первого" посадили бойца-туркмена, который за полтора года службы в армии за баранку не садился ни разу – всё время нёс караульную службу. Ну, пока колонна выезжала из парка – ещё ничего, а потом… Через Кабул шли – пару легковушек доблестный военный водила таки помял!

Только колонна вышла за территорию Кабула, как вдруг она остановилась. Оказалось, что по связи поступила команда возвращаться: штабные что-то напутали и загрузили в бортовые машины не тот груз…

Возвращаться назад – означало ночевать в Кабуле. А вот этого как раз не хотелось! Ни помыться, ни поесть нормально! Дома есть дома, даже если этот дом – глиняная мазанка на краю аэродрома.

Пока Александр раздумывал, как бы всё-таки не остаться на ночь в Кабуле, к нему подошли двое развязных пехотных лейтенантов:

– Ну что, фанера, рванём тремя машинами или слабо?

Самым обидным для авиатора было услышать в свой адрес пренебрежительное "фанера". Обиделся старший лейтенант за фанеру и за то, что пехота могла предположить, что ему и на самом деле "слабо". Обиделся и совершил крайне несерьёзный поступок – согласился ехать без сопровождения, на трёх машинах…



Три грузовых автомобиля объехали ещё стоявшую на месте колонну и, в надежде проскочить, помчались на северо-запад, в сторону Баграма.

Вскоре машины, в первой из которых ехал старший лейтенант Бусыгин, с остановкой миновали блокпост со скучающим лейтенантом. А неподалёку от него – развалины кишлака, который все почему-то называли Аминовка, наверное, в честь свергнутого всего года назад афганского лидера. Только машины начали приближаться к развалинам дувалов, как по первой из них ударил пулемёт. Первая очередь легла в аккурат между старшим машины и водителем, едва не задев левый бок Александра, а вторая – точно по его правому боку. Ни жив, ни мёртв, старший лейтенант застыл на своём сиденье.

– Сижу, слышу барабанную дробь пуль, а понять ничего не могу, – вспоминает Александр Петрович. – Потерял счёт времени… А в голове, вот как говорят, за несколько секунд вся жизнь промелькнула… И самая яркая картинка – цветная – я в детстве на трёхколёсном велосипедике… К своему стыду, так ничего в эти секунды и не сделал, только сидел и ждал своей пули.

А водитель-туркмен в этот момент ударил, как он думал, по тормозам. Именно его неопытность и спасла их! По ошибке неопытный шофёр вместо тормоза надавил на педаль газа, а их десятитонная машина, радиостанция Р-140М на базе автомобиля ЗиЛ-130, понеслась вниз с холма с ещё большей скоростью, благодаря чему, собственно, и выскочила из-под обстрела.

Выехали на горушку, остановились. Вышли с водителем из машины, смотрят, а кунг – как решето! Насчитали дюжину отверстий калибра 5,45 или натовского 5,56 миллиметров, восемь дырок – от нашего стандартного семь шестьдесят два, и даже две дырищи от крупнокалиберных пуль ДШК! Радиста-азербайджанца, ехавшего в кузове, спасло то, что он не сидел, а, разгильдяй, спал, устроившись на полу…

Пехотные лейтенанты подъехали и, ничего не понимая, с вопросами бросились к машине:

– Чего стали?!

И тут, увидев пробоины в кунге связного ЗиЛа, умолкли. Оказывается, по ним даже не стреляли – весь удар приняла на себя первая машина, а в двух других и понять ничего не успели! Молча сели по машинам и продолжили путь. Только теперь Александр ехал уже не просто держа автомат на коленях, а сняв его с предохранителя и дослав патрон в патронник…

Это был Афганистан, это была война, и от пули или шального осколка здесь не был застрахован никто – даже простой повар из полковой столовой, не говоря уже о тех, кто бывал на боевых, водил колонны и попадал под обстрелы…

***Продолжение следует.***

***Алексей Тригуб.***
***Фото из семейного архива А.П.Бусыгина.***

АВИАМОДЕЛИЗМ

# От малого к большому

***Авиамодельный кружок существует во Львове с шестидесятых годов прошлого столетия. Скорее всего, авиамоделисты в столице Галичины объединялись в секции и занимались любимым делом и раньше, однако первые упоминания о львовских авиамоделистах в документах датируются 1972 годом. В них указано, что авиамодельная лаборатория располагается в помещении по улице Левицкого.***



Долгие годы до 2008 года кружок по этому адресу посещали тысячи детей и взрослых. Лаборатория прививала им желание работать, учиться, совершенствоваться и достигать поставленной цели. Многие именно тут определились с выбранной на всю жизнь профессией и ставали в будущем авиаторами, инженерами и высококвалифицированными работниками.

Львовские авиамоделисты занимают сильные позиции в мире и Европе. Неоднократно они становились призерами и чемпионами континентальных и мировых чемпионатов. Однако ни кубки, ни медали спортсменов не повлияли на решение местных чиновников взимать с авиамоделистов рыночную стоимость аренды занимаемых помещений. Авиаторы платить огромные деньги не смогли, поэтому оказались на грани выселения. Возможно, на этом история малой авиации на Львовщине и закончилась бы. Но про проблемы авиамоделистов узнало руководство Государственного предприятия "Львовский государственный авиационно-ремонтный завод". Директор завода Александр Кравчук рассмотрел просьбу спортсменов о выделении помещения и решил вопрос положительно.

– Не хлебом единым жив человек, – говорит главный инженер предприятия Роман Качмар, – содержание лаборатории требует средств. Однако кроме нас моделистам вряд ли кто помог бы.

Заводчане поняли, что просто предоставление помещений авиамодельному кружку позволит ему существовать, но не развиваться. Поэтому решили взять моделистов под своё крыло. Так в штат предприятия был введен авиамодельный кружок в составе музея авиации.

– Создание авиамодельного кружка – очередной социальный проект предприятия, – рассказывает Роман Васильевич, – мы восстановили заводскую столовую, открыли музей истории предприятия, который, можно сказать, является музеем истории авиации Галичины. Ведь авиация в нашем регионе всегда была популярной и активно развивалась.

Сегодня на базе кружка работает сильная авиамодельная команда. Она представляет завод на международных соревнованиях. К тому же, в ходе второго этапа развития кружка планируется максимальное внимание уделить приобщению детей к занятиям.

– Сейчас наша авиамодельная лаборатория уже создана и активно работает, – говорит ее руководитель Владимир Ползтюк, – тут установлены специальные станки для изготовления нужных деталей. Многие ведущие авиамоделисты изготавливают свои модели и модели своих юных учеников. Благодаря этому авиамоделизм в регионе успешно развивается. Например, в 2012 году наши представители заняли третье место в общем зачете Кубка мира, первое и второе – на этапе Кубка мира в США, первое – в Чехии, третье – в Венгрии и первое место среди юниоров в Германии. Также наши авиамоделисты заняли первые и вторые места на Кубке Антонова и Кубке Содружества. Лидирующие позиции у львовян – и на всеукраинских соревнованиях. Они заняли первые места на Кубке Украины и Кубке Донбасса. Причем побеждают и взрослые титулованные спортсмены, и школьники.

В лаборатории кружка собирают не только модели, а и макеты самолётов. Они украшают музей предприятия. Сейчас на заключительном этапе изготовления – макет легкого фронтового истребителя МиГ-29. Стоит заметить, что с самолётами Микояна и Гуревича связана вся история Львовского государственного авиационно-ремонтного завода. Их ремонт и модернизация являются специализацией предприятия. Поэтому неудивительно, что в ближайшее время музей завода пополнится макетами истребителей, которые в разные годы ремонтировали и продолжают ремонтировать в цехах предприятия. Сейчас макет МиГ-29 уже собран и, как и настоящий самолёт, находится в малярном цеху.

Изготовления макетов и копий воспитывает у моделистов старательность и целеустремлённость, прививает любовь к технике, расширяет кругозор. Но самое главное – забирает детей с улицы. И возможно, в скором времени кто-нибудь из юных моделистов будет собирать не маленькие, а большие настоящие самолёты.

***Владислав Назаркевич.***
***"Крила України". Фото автора.***

# Ведущий военный вуз Украины в сфере оборонных технологий

***Житомирский военный институт имени С.П.Королёва Национального авиационного университета (ЖВИ НАУ) является ведущим высокотехнологическим высшим военным учебным заведением Украины, правопреемником Житомирского высшего военного училища радиоэлектроники – одного из старейших военно-учебных заведений Вооруженных Сил бывшего Союза Советских Социалистических Республик.***



В институте впервые в мировой практике была организована подготовка специалистов для ракетно-космической обороны (предупреждения о ракетном нападении, противоракетной и противокосмической обороны, контроля космического пространства). С конца 60-х годов ХХ века осуществляется подготовка специалистов по эксплуатации сложных технических систем военного, двойного и гражданского назначения, предназначенных для получения, сбора и анализа информации, по информационной безопасности и защите информации, а также комплексному противодействию иностранным техническим разведкам.

ЖВИ НАУ является ведущим, не имеющим аналогов межвидовым многопрофильным высшим военным учебным заведением Министерства обороны Украины, интегрированным в общегосударственную систему высшего образования.

Институт готовит профессионалов по применению сложных систем космического, воздушного, морского и наземного базирования: систем дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ), контроля космического пространства, геофизического мониторинга, радиоэлектронных систем специального назначения, радиоэлектронной борьбы, кибернетической безопасности, безопасности информационных и коммуникационных систем, специальных энергетических систем, авиационно-технического и аэродромного обеспечения авиации. Совместно с подготовкой военных профессионалов институт готовит гражданских специалистов. Он также активно участвует в программах международного сотрудничества по подготовке, переподготовке и повышению квалификации иностранных специалистов.

Подготовка специалистов для космических систем, включая системы ДЗЗ, ведется по взаимосвязанным направлениям, первое из которых – это управление космическими аппаратами. Будущие специалисты по управлению изучают вопросы баллистико-навигационного обеспечения космических полетов, телеметрического контроля бортовых систем, формирования и выдачи на борт космических аппаратов командной информации, отрабатывают вопросы планирования космического мониторинга земной поверхности, организации сеансов радиосвязи как с национальными, так и с зарубежными космическими аппаратами ДЗЗ. С этой целью в институте создан учебный центр управления полетами, основу которого составляют реально действующие образцы космической техники и программные комплексы. И второе направление подготовки специалистов для космических систем – это прием и предварительная обработка информационных потоков, тематическая обработка и анализ целевой информации с космических аппаратов (изучаются теоретические вопросы и отрабатываются практические задачи получения с космических аппаратов целевой информации, ее дешифрирования и распознавания на этой основе наземных и морских объектов. Обработка информации осуществляется с помощью современных программно-технических комплексов и специального лабораторного оборудования).

Системы наземного базирования представлены радиолокационными станциями предупреждения о ракетном нападении и контроля космического пространства, комплексом аппаратуры геофизического мониторинга и техническими средствами радиоэлектронной разведки и радиоэлектронной борьбы.

В области геофизического мониторинга подготовка специалистов по регистрации сейсмических явлений естественного и техногенного происхождения и обработке получаемой информации проводится на реально действующем в институте сейсмическом пункте, где регистрируются практически все землетрясения и другие сейсмические явления в разных регионах мира. Сейсмический пункт института включен в сеть Главного центра специального контроля Украины. Здесь организовано оперативное дежурство специалистов института с привлечением курсантов.

Кроме средств сейсмического мониторинга, в лабораториях института имеется аппаратура для обнаружения и регистрации радиоизлучений, акустических волн и возмущений магнитного поля Земли. Это позволяет готовить специалистов по глобальному контролю земного шара на основе комплексного использования разнообразной информации.

Для подготовки специалистов по радиоэлектронным системам специального назначения в институте создана современная материально-техническая база, которая включает в себя новейшие образцы средств радио– и радиотехнического мониторинга. Обучаемые на практике отрабатывают различные способы применения современных технических комплексов, изучают порядок ведения информационно-аналитической работы, осваивают технологию обработки результатов наблюдений, необходимых органам управления войсками и вооружением всех уровней.

Подготовка специалистов радиоэлектронной борьбы осуществляется на образцах действующей техники, предназначенной для создания радиопомех в тактическом, оперативном и стратегическом звеньях управления войсками и вооружением.

Военные специалисты для авиационно-технического и аэродромного обеспечения авиации готовятся на находящейся в городе Киеве специальной кафедре по таким направлениям, как строительство, транспортные технологии, обслуживание воздушных суден.

Кроме представленных выше направлений, в институте осуществляется подготовка специалистов кибернетической безопасности (кибернетические мониторинг, защита и воздействие), специалистов по применению роботизированных средств воздушно-космического мониторинга на базе беспилотных летательных аппаратов и беспилотных авиационных комплексов, а также специалистов по ведению космического мониторинга в интересах народно-хозяйственного комплекса, службы по чрезвычайным ситуациям, других государственных и коммерческих структур.

Подготовку военных и гражданских специалистов обеспечивает квалифицированный профессорско-преподавательский состав. Среди научных и педагогических сотрудников – 16 % докторов наук и профессоров, 67 % кандидатов наук и доцентов.

В институте осуществляется подготовка научных и научно-педагогических кадров высшей квалификации, функционируют докторантура, адъюнктура, а также спецсовет по защите диссертаций.

Выпускники института готовятся как системные специалисты, знающие сложные процессы и явления, протекающие в технических средствах во взаимосвязи с окружающей средой, объективными и субъективными факторами человеческой деятельности. Они могут самостоятельно готовить и реализовывать ответственные решения в условиях дефицита времени и неполной исходной информации.

В институте проводятся поисковые и прикладные научные исследования по проблематике создания, испытания, применения, эксплуатации и модернизации радиоэлектронных информационных систем оборонного и двойного назначения, научное сопровождение разработок отдельных образцов и элементов вооружения и военной техники.

Тематика научных исследований полностью отвечает направлениям подготовки военных специалистов в институте, что способствует интеграции образовательной и научной деятельности.

Научная работа курсантов и студентов направлена на повышение качества подготовки офицерских и гражданских специалистов. Она обеспечивает всестороннее развитие творческого мышления и навыков проведения самостоятельных научных исследований. Формирует умение организовывать научную работу в Вооруженных Силах Украины и народном хозяйстве, а также способности осмысливать практические проблемы, искать и находить пути их положительного решения.

Курсанты и студенты военного института постоянно принимают активное участие и занимают призовые места во всеукраинских и международных конкурсах и олимпиадах.



Перспективные научные исследования направлены на разработку систем оперативного управления силами и средствами, автоматизированными комплексами (в том числе беспилотными авиационными), а также на решение актуальных вопросов кибернетической безопасности и спецопераций.

Разработки прошли экспериментальную проверку в ходе проведения исследовательских командно-штабных учений "Адекватное реагирование-2011", "Перспектива-2012". Они продемонстрировали, что подобные комплексы могут служить системообразующим элементом современной системы управления войсками (силами) как унифицированные модули управления.

Универсальность разработанных систем подтверждена при их применении специалистами института в интересах обеспечения безопасности проведения чемпионата Европы по футболу "Евро-2012".

В военном институте развернут действующий макет центра кибернетической безопасности, заданием которого является прогнозирование и своевременное выявление возможных кибернетических угроз, предотвращение их и нейтрализация, осуществление адекватного противодействия таким угрозам.

Для подготовки иностранных специалистов в институте создана единая система обучения, которая включает подготовительный курс русского языка и специальной терминологии, а также последующую подготовку по различным специальностям. По желанию заказчика обучение может осуществляться на английском языке.

Для успешного обучения иностранных специалистов в институте созданы все необходимые комфортные условия для проживания, отдыха, а также медицинского обслуживания.

С момента своего создания в 1919 году институт осуществил 133 выпуска, подготовил более 35 тысяч офицеров, из которых около 400 стали генералами.

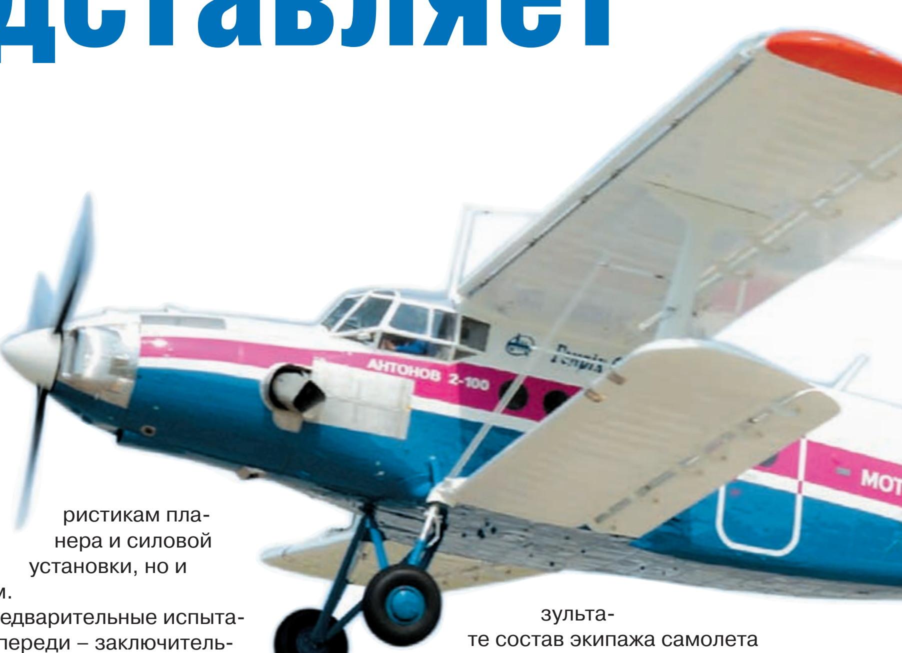
Многие выпускники института стали выдающимися военными деятелями. Среди них – генералы армии С.Штеменко, В.Пеньковский, генерал-полковники Г.Орел, Г.Зашихин, А.Герасимов, В.Окунев, М.Чукарин, М.Шпеков.

Выпускники военного института являются основой офицерского корпуса органов управления, частей и подразделений видов Вооруженных Сил Украины, учреждений Государственного космического агентства Украины; командного состава Войск РКО и Космических войск Российской Федерации, руководства Федерального космического агентства Российской Федерации. Среди них – Герой Российской Федерации генерал-лейтенант И.Шифрин, генерал-лейтенант Н.Карташов, генерал-лейтенант А.Шишкин, генерал-лейтенант О.Фролов, генерал-лейтенант С.Курушкин, генерал-лейтенант А.Лопатин, генерал-майор В.Деркач, генерал-майор В.Дубровин, генерал-майор В.Юнев, генерал-майор В.Байкин, генерал-майор В.Пронов, генерал-майор Ю.Туровец, генерал-майор В.Ляпоров, генерал-майор И.Конашенков и другие.

Получение образования в ЖВИ НАУ является залогом будущей успешной профессиональной деятельности и карьеры, как для военных, так и гражданских специалистов.

***Начальник ЖВИ НАУ доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники Украины, лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники генерал-майор Юрий Даник.***

# ГП "Антонов" представляет новые самолеты




***На Международном аэрокосмическом салоне в Москве в этом году ГП "Антонов" представит ряд перспективных проектов, реализуемых в кооперации с предприятиями России. Наиболее динамично развивающимся проектом "Антонов" в секторе региональных пассажирских самолетов является программа дальнейшего пополнения семейства Ан-148 и Ан-158. На статической стоянке и в программе демонстрационных полетов гости МАКС-2013 увидят один из самолетов этого семейства – реактивный 99-местный Ан-158.***

В апреле 2013 года в программе Ан-158 состоялось важное событие – он поступил в эксплуатацию в авиакомпанию "Cubana de Aviacion" (Куба). Осваивая внутренние маршруты авиакомпании, самолет выполняет регулярные рейсы из базового аэропорта Гаваны в Сантьяго-де-Куба и Гуантанамо. Выполнен и международный рейс в Нассау (Багамские острова). В конце июля кубинскому авиаперевозчику был поставлен еще один Ан-158.

Начало работы Ан-158 на коммерческих авиалиниях является подтверждением того, что на рынке сегодня представлено целое семейство самолетов, способных выполнять самые различные задачи. Если Ан-158 только осваивается в эксплуатации, то самолеты семейства Ан-148 уже уверенно заняли свое место в небе. В настоящее время 18 таких машин работают в парках семи авиаперевозчиков трех стран мира. Их пассажирами стали около 2 млн. человек. 6 самолетов Ан-148 в базовом варианте – Ан-148-100В – интенсивно работают в парке ОАО "Авиакомпания Россия". Ежедневно они выполняют 6-8 полетов, их среднемесячный налет – более 300 летных часов. Отдельные Ан-148-100В этого авиаперевозчика достигли рекордных показателей: месячный налет превысил 400 летных часов, суточный – 18 часов.

Три самолета Ан-148-100В выполняют полеты на внутренних и международных маршрутах авиакомпании "Международные авиалинии Украины". Российские авиаперевозчики "Полет" и "Ангара" используют варианты Ан-148-100Е повышенной до 4400 км дальности.

Следуя пожеланиям заказчиков и детально изучая их требования, "Антонов" разрабатывает ряд новых самолетов семейства. Один из них – Ан-148-200 пассажировместимостью 89 человек.

По заказу МЧС России разработан, сертифицирован и передан заказчику вариант специального назначения Ан-148-100ЕМ. Его компоновка включает в себя: салон Главного пассажира, салон бизнес-класса и медицинский салон, в котором предусмотрена возможность установки от 2 до 6 специализированных медицинских модулей, обеспечивающих оказание в полете полноценной медицинской помощи пострадавшим. Для более эффективного использования возможностей самолета медицинские модули и часть кресел эконом–класса могут перевозиться в подпольном пространстве. На базе эксплуатанта Ан-148-100ЕМ может быть переоборудован в любой из пяти вариантов: пассажирский, штабной и три пассажирско-медицинских варианта.

Трехсалонный VIP-вариант на 39 пассажиров Ан-148-100ЕА эксплуатируется в составе Специального летного отряда "Россия" Управления делами Президента Российской Федерации. Разрабатывается также самолет повышенного комфорта Ан-148-300, который сможет доставлять пассажиров на дальность до 7000 км. На его основе создается перспективный авиационный комплекс морского патрулирования и противодействия Ан-148-300МП. Максимальная продолжительность полета Ан-148-300МП составляет 10 ч. Максимальная крейсерская скорость – 850 км/ч.

Линейку Ан-148/158 продолжит новый транспортный самолет Ан-178, разработка которого завершается на предприятии. Тенденции развития мирового авиарынка свидетельствуют, что Ан-178 будет востребован как в военном, так и в гражданском секторах.

В программе Ан-148/158 заняты более 120 предприятий России. Производство самолетов семейства обеспечивает создание в РФ и Украине около 70000 рабочих мест. Имея богатый опыт взаимодействия в создании авиационной техники и ее эксплуатации, "Антонов" и его партнеры выходят на рынок с продуктом, который в наибольшей степени соответствует широкому спектру требований эксплуатантов из различных регионов России.

К числу совместных украино-российских проектов относится и военно-транспортный самолет короткого взлета и посадки Ан-70. По ряду характеристик он не имеет себе равных. Одна из его уникальных особенностей – возможность доставлять 20 т груза на расстояние до 3000 км, базируясь на грунтовых ВПП длиной всего 600-700 м. Размеры грузовой кабины позволяют разместить в Ан-70 практически все виды армейской техники и вооружения стран СНГ и НАТО, а также строительную технику и автомобили общей массой до 47 т, 300 солдат с личным оружием или 206 раненых и больных. Благодаря высокому коэффициенту подъемной силы крыла, Ан-70 достиг минимальной скорости, близкой к 100 км/ч, характерной для ультралегких летательных аппаратов. У самолетов-аналогов минимальная скорость не меньше 160-200 км/ч. Это значит, что по сравнению с ними Ан-70 может сбрасывать грузы и парашютистов с меньшим в два раза разбросом, а его экипаж способен привести самолет в расчетную точку касания ВПП с высокой точностью.



Особую роль в обеспечении высоких уровневых показателей Ан-70 играет его силовая установка – четыре винтовентиляторных двигателя Д-27, созданных на Запорожском ГП "Ивченко-Прогресс" совместно с ЦИАМ и ЦАГИ. Винтовентиляторы СВ-27 разработаны и произведены в г. Ступино (Россия). Такая силовая установка обеспечивает высокую крейсерскую скорость и при этом потребляет на 20-30% меньше топлива в сравнении с современными силовыми установками с турбореактивными двигателями.

ГП "Антонов" завершило глубокую модернизацию систем самолета. В частности, обеспечен переход на полностью цифровое управление бортовыми комплексами и системами. Электронно-лучевые трубки в кабине пилотов заменены на жидкокристаллические индикаторы, а бортовые электронно-вычислительные машины – на более производительные. Таким образом, Ан-70 получил достаточный запас конкурентоспособности не только по характеристикам планера и силовой установки, но и бортовых систем.

Завершены предварительные испытания самолета. Впереди – заключительный этап Государственных совместных испытаний, который будет проходить с участием экспертов министерств обороны Украины и России. Летные и технические экипажи, занятые в этой программе, прошли подготовку в центре обучения ГП "Антонов". Первые серийные Ан-70 производятся на серийном заводе "Антонов" по заказу Министерства обороны Украины. Параллельно идут работы по оцифровке конструкторской документации.

"Визитной карточкой" транспортных самолетов "Антонов" является тяжелый транспортный самолет Ан-124, который вот уже более 30 лет лидирует на рынке воздушных перевозок крупногабаритных и нестандартных грузов. В этой нише рынка ГП "Антонов" работает в тесной кооперации с российским партнером – группой компаний "Волга-Днепр". Создан эффективный механизм, состоящий из самолетов, экипажей, комплекса технического обслуживания и организации воздушных перевозок. Надежность его работы не вызывает сомнения. Гарантия этому – не только уникальные характеристики "Руслана", но и высокий уровень профессионализма летного и технического персонала авиакомпаний "Авиалинии Антонова" и "Волга-Днепр".

Возрастающий спрос на услуги "Руслана" показывает необходимость модернизации и возобновления серийного производства этого тяжелого транспортного самолета. Только за последние несколько лет ГП "Антонов" разработал и сертифицировал такие варианты гражданского Ан-124-100, как Ан-124-100М, Ан-124-100-150 и Ан-124-100М-150.

Для возобновления серийного производства "Русланов" предлагается новый военно-транспортный вариант Ан-124-200. Одно из основных его отличий от Ан-124-100 заключается в установке модернизированных двигателей производства АО "Мотор Сич" Д-18Т серии 3М с цифровой системой управления, которые будут отвечать требованиям Главы IV ICAO по шуму на местности с запасом не менее 10 дБ ENP, а также требованиям по эмиссии согласно Приложению 16 к Конвенции ICAO. В значительной степени модернизируется кабина экипажа и радиоэлектронное оборудование самолета. Большинство систем заменяется на системы с цифровым управлением либо адаптируется для взаимодействия с цифровыми системами. С целью реализации принципа "темной кабины", в кабине экипажа устанавливается современная комплексная система электронной индикации и сигнализации. В результате состав экипажа самолета сокращается с 6-ти до 3-х человек с возможностью выполнения полетов вне трасс с участием штурмана, для которого оборудуется рабочее место.

Этот вариант может стать основой для создания нового самолета для коммерческих авиакомпаний. Сегодня они формируют свои требования.

Вопрос взаимодействия между Украиной и Россией по программе возобновления серийного производства "Руслана" обсуждался в июле в Сочи в ходе встречи премьер-министра Украины Н.Азарова и премьер-министра РФ Д.Медведева. Комментируя результаты этих переговоров, вице-премьер-министр Украины Ю.Бойко сообщил о достигнутой договоренности по созданию на базе Ан-124-100 "Руслан" проекта для новой модели сотрудничества, в том числе, между авиапромами стран.

"Было принято решение о создании совместного производства по строительству самолета Ан-124-100 "Руслан"... Мы получили поручение от премьер-министров обеих стран подписать уставные документы по созданию СП уже в сентябре на заседании украинско-российского комитета по вопросам экономического сотрудничества, – отметил Ю.Бойко. – Очень важно, чтобы мы имели позитивный опыт создания совместного предприятия и совместного производства. Ан-124 – это уникальный самолет, который имеет очень большой потенциал во всех сферах мировой экономики. Мы уверены, что и мы, и наши российские партнеры будут успешно сотрудничать в этом проекте. И это будет тем позитивным примером, на базе которого наше сотрудничество будет развиваться в дальнейшем".

Совместно с АО "Мотор Сич" на МАКС-2013 ГП "Антонов" представляет новую модификацию всемирно известного биплана Ан-2 – Ан-2-100. Он предназначен для пассажирских, смешанных пассажирско-грузовых и грузовых перевозок на местных воздушных линиях. Ан-2-100 способен автономно эксплуатироваться на небольших аэродромах с малой прочностью грунта, в том числе ледовых и заснеженных, в широком диапазоне высот аэродромов, в простых и сложных климатических и метеорологических условиях.

Основное отличие Ан-2-100 от его предшественника заключается в силовой установке с маршевым турбовинтовым двигателем МС-14 разработки и производства ПАО "Мотор Сич" (Украина). Одним из преимуществ этой замены является переход с авиационного бензина, который в настоящее время не производится в странах СНГ, на авиационный керосин. Таким образом, значительно повышается рентабельность самолета.

Участвуя в МАКС-2013, "Антонов" уверен, что результатом намеченных встреч станет решение ряда важных вопросов. Это, в свою очередь, позволит продолжить плодотворное сотрудничество с российскими партнерами.

# Двигатели “Мотор Сич” дают вторую жизнь



***Сегодня АО “Мотор Сич” активно занято работами по вертолетной тематике. На предприятии создано конструкторское бюро и вертолетное производство, задачей которых является разработка, конструирование, модернизация, ремонт, ремоторизация вертолетной техники.***

На АО “Мотор Сич” разработана и внедрена программа модернизации вертолетов Ми-8Т в профиль Ми-8МСБ и Ми-2 – в профиль МСБ-2 путем замены морально и физически устаревших двигателей на новые и более мощные двигатели производства АО “Мотор Сич”. Это позволяет значительно улучшить эксплуатационные характеристики, повысить надежность и продлить сроки эксплуатации вертолетов.

В основу модернизации вертолета Ми-8Т в профиль Ми-8МСБ заложена установка современных экономичных двигателей ТВ3-117ВМА-СБМ1В серии 4Е вместо двигателей ТВ2-117.

Установка двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В серии 4Е обеспечивает вертолету следующие преимущества:

– поддержание стабильной мощности двигателей при его эксплуатации практически во всем диапазоне высот и температур окружающей среды;

– значительно больший межремонтный и назначенный ресурс двигателей, что уменьшает затраты на их эксплуатацию.

Модернизация вертолета Ми-8 в Ми-8МСБ позволит эксплуатировать вертолет с межремонтным ресурсом до 2000 летных часов без ограничения назначенного календарного ресурса.

Благодаря модернизации Ми-8Т удалось:

– сократить время экстренного набора высоты вертолета с возможностью непрерывного использования взлетного режима обоих двигателей (до 30 мин);

– сократить часовой расход топлива на 20% по сравнению с вертолетами Ми-8Т;

– увеличить дальность полета без дополнительных баков на 15%;

– увеличить высоту динамического потолка вертолета в два раза;

– повысить летно-технические характеристики вертолета при установке пылезащитных и экранно-выхлопных устройств;

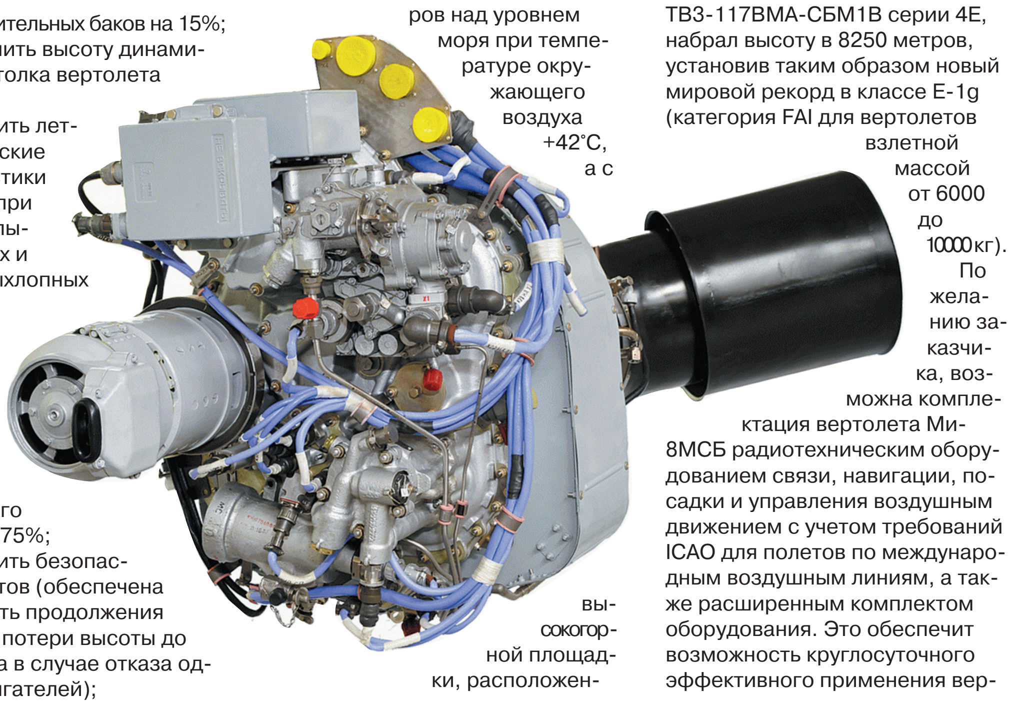
– увеличить максимальную эксплуатационную температуру наружного воздуха на 75%;

– повысить безопасность полетов (обеспечена возможность продолжения полета без потери высоты до одного часа в случае отказа одного из двигателей);

– увеличить практическую дальность полета с одним дополнительным баком на 20%.

Ми-8МСБ предназначен для выполнения полётов в пассажирских и грузопассажирских версиях, учебно-тренировочных, авиационных поисково-спасательных работ, решения задач по медицинской и противопожарной тематике. Максимальная масса груза, перевозимого внутри грузовой кабины вертолёта Ми-8МСБ, составляет 4000 кг, а перевозимого на внешней подвеске – 3000 кг.

Сертификационные заводские испытания подтвердили значительное улучшение лётно-технических характеристик вертолёта, оснащённого двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серии. Высоту 5 000 метров вертолет с взлетной массой 9 000 кг набирает за 11 минут, вертикальная скорость набора составляет 7,6 м/с.



Количественные показатели летно-технических характеристик вертолета с модернизированной силовой установкой полностью подтвердились при проведении специальных испытаний в условиях высокогорья и высоких температур, которые были проведены летом 2012 года в Таджикистане. Вертолет совершал полеты на высоте 400 метров над уровнем моря при температуре окружающего воздуха +42°С, а с высокогорной площадки, расположенной на высоте 4200 метров, проводились взлеты и посадки по-вертолетному.

Венцом проделанной работы явился полет в сентябре 2012 г. на Международном авиационно-космическом салоне “Авиасвит-2012” (Киевская область, а/п Антонов), во время которого вертолет Ми-8МСБ, оборудованный двигателями нового поколения ТВ3-117ВМА-СБМ1В серии 4Е, набрал высоту в 8250 метров, установив таким образом новый мировой рекорд в классе E-1g (категория FAI для вертолетов взлетной массой от 6000 до 10000 кг).

По желанию заказчика, возможна комплектация вертолета Ми-8МСБ радиотехническим оборудованием связи, навигации, посадки и управления воздушным движением с учетом требований ICAO для полетов по международным воздушным линиям, а также расширенным комплектом оборудования. Это обеспечит возможность круглосуточного эффективного применения вертолета в простых и сложных метеоусловиях, в горной и равнинной местностях, в жарком климате на всех допустимых высотах и скоростях полёта.







В результате можно сказать, что вертолет Ми-8МСБ – это принципиально новый экономичный и технически совершенный продукт, значительная топливная эффективность которого приносит экономическую выгоду при его эксплуатации.

Еще одной задачей конструкторского бюро и вертолетного производства АО “Мотор Сич” является модернизация вертолета Ми-2, а также создание нового вертолета МСБ-2, прообразом которого является Ми-2.

Создание легкого вертолета МСБ-2 производится за счет:

– применения современных экономичных двигателей АИ-450М повышенной мощности;

– установки новых топливных баков, что позволит увеличить полезный объем грузовой кабины, повысить эргономические характеристики пассажирской кабины, увеличить дальность полета;

– установки нового совершенного аэронавигационного комплекса, удовлетворяющего нормам ICAO, что позволит решать более широкий круг задач.

Установка нового двигателя на вертолет МСБ-2 позволяет:

– уменьшить часовой расход топлива более чем на 30% по сравнению с двигателем ГТД 350;

– увеличить дальность полета на 85% (практически в два раза);

– увеличить практический потолок на 15%;

– увеличить максимальную взлетную массу до 15%;

– продлить сроки эксплуатации вертолета.

При необходимости, на отремонтированном вертолете может быть произведена модернизация авиационного и радиоэлектронного оборудования, проведено переоборудование салона.

В мае 2013 года на выставке HeliRussia-2013 на стенде АО “Мотор Сич” был представлен макет вертолета МСБ-2 – глубокая модернизация вертолета Ми-2. Вертолет вызвал большой интерес посетителей.

МСБ-2 со взлетной массой 4 т призван заменить Ми-2 меньшей грузоподъемности, чтобы удовлетворить потребности государства и частных компаний в вертолетной технике такого класса.

Таким образом, АО “Мотор Сич” шаг за шагом продолжает свою поступь на пути освоения вертолётостроительного производства. В настоящее время проводится работа по созданию отечественного вертолёта с взлётной массой 5-6 тонн и поиск организаций, которые готовы к сотрудничеству по этой тематике.

Сегодня деятельность АО “Мотор Сич” в полной мере отвечает критериям рыночной экономики. Стратегия деятельности предприятия направлена на увеличение объёмов производства и реализации продукции, освоения серийного производства новых перспективных изделий, расширения рынков сбыта продукции.

АМБИЦИИ

# Япония построила самый большой со времен Второй мировой корабль



**В Японии представили общественности самый большой корабль, который строится в стране со времен Второй мировой войны. Вертолетоносец "Изумо" длиной 248 метров и водоизмещением 27 тысяч тонн при полной нагрузке планируется ввести в строй через два года. Об этом сообщает Defense News.**

Вертолетоносец был спущен на воду 27 января 2012 года, и с тех пор велись работы по его дооборудованию. Показ публике состоялся 6 августа 2013 года. На борту "Изумо" сможет разместиться девять вертолетов. И, в соответствии с официальными заявлениями, корабль будет в первую очередь предназначен для спасательных и поисковых работ, а также для патрулирования территориальных вод и защиты суверенитета Японии.

Это заявление уже встретило неодобрительную реакцию китайских политиков, которые расценили строительство корабля как наращивание военного потенциала и отход от провозглашенной после Второй мировой войны пацифистской политики Японии. Японская Конституция содержит 9 статью, которая прямо запрещает создавать морские вооруженные силы, а силы самообороны этого государства не могут иметь технических средств, позволяющих вести боевые действия вдали от островов (например, авианосцев или стратегических бомбардировщиков).

ТЕХНОЛОГИИ

## 170 миллионов на "Солдата будущего"

**Курчатовский институт получит 170 миллионов рублей на разработку технологического комплекса "Солдат будущего". Выделение средств предусмотрено планом "Фонда перспективных исследований", составленным на следующие три года.**

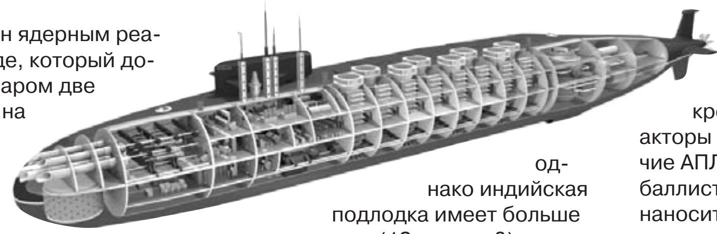
Разработанный в рамках проекта технологический комплекс позволит "солдату будущего" вести боевые действия, находясь максимально далеко от зоны огневого поражения, и управлять воюющими за него роботизированными устройствами. Внедрение проекта состоится после 2020 года.

Фонд перспективных исследований был учрежден осенью 2012 года и позиционируется как российский аналог агентства перспективных исследований DARPA при Пентагоне. Основная задача фонда заключается в содействии высокорискованным научным исследованиям и разработкам в области обороны.

ДОСТИЖЕНИЯ

# Индия запустила ядерный реактор собственной сборки

**ВМС Индии успешно запустили реактор на борту атомной подводной лодки Arihant. Легководный реактор мощностью 83 мегаватта достиг критического состояния (то есть в нем началась управляемая ядерная реакция с выделением энергии). В ближайшие дни военные намерены перейти к испытаниям в открытом море. Об этом сообщает www.janes.com.**



"Арихант" оснащен ядерным реактором на легкой воде, который должен обеспечивать паром две турбины с приводом на одну ось. Подводная скорость корабля составляет, согласно проекту, 24 узла при максимальной глубине погружения в триста метров. Проект "Ариханта" во многом повторяет советские АПЛ проекта 670 "Скат" конца 1960-х годов, однако индийская подлодка имеет больше ракетных шахт (12 против 8) по сравнению со "Скатами".

"Арихант" является первой АПЛ в серии из пяти кораблей, строительство которых ведут ВМС Индии. Индия решила отказаться от создания атомных авианосцев или тяжелых крейсеров и устанавливать реакторы только на субмарины. Наличие АПЛ с ракетными шахтами для баллистических ракет К-15 позволит наносить ядерные удары на расстоянии до 750 (по иным данным – до 1900 километров), что покрывает значительную часть территории как Пакистана, так и Китая, также обладающих своим ядерным оружием.

НА ВООРУЖЕНИЕ

# Австрия получила первый модернизированный С-130К



**Самолет с бортовым номером 8T-CC, был передан австрийскому министерству национальной обороны на прошедшей неделе. Всего Австрия будет иметь в боевом составе три модернизированных С-130К, согласно подписанному в августе 2012 года договору.**

С-130К получил новый пакет бортового оборудования, включая замену автопилота самолета, и радиовысотомер, обновленное программное обеспечение системы управления полетом, а также многофункциональный ЖК-дисплей. Модернизация следующего австрийского С-130К должна начаться уже в сентябре. Третий модернизированный С-130К планируют поставить в строй к началу 2015-го года. Эти самолеты Австрия приобрела в 2002 году у Королевских ВВС Великобритании. Уже тогда они были оборудованы современными средствами связи, дисплеями контроля силовой установки и метеолокатором.

АВИАСАЛОН

# "Вертолеты России" представят Ми-28УБ

**Холдинг "Вертолеты России" представит на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2013) новый учебно-боевой вертолет Ми-28УБ, созданный на предприятии холдинга – ОАО "Роствертол" на базе боевого вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Об этом сообщает официальный сайт холдинга. Ми-28УБ – специальный вертолет с двойным комплектом управления, который может применяться для обучения пилотированию Ми-28Н, при этом сохраняет весь функционал ударного вертолета.**



Создание Ми-28УБ отвечает требованиям заказчиков, в первую очередь министерства обороны России. Эта модификация предназначена для обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на вертолетах Ми-28Н "Ночной охотник". При этом Ми28УБ может выполнять все функции ударного вертолета, к которым относятся поиск и уничтожение техники и живой силы противника, малоскоростных воздушных целей в любое время суток, а также в сложных метеоусловиях.

Основным отличием нового Ми-28УБ от вертолета Ми-28Н "Ночной охотник" является двойная гидромеханическая система управления, которая позволяет управлять вертолетом как из кабины летчика, так и из кабины летчика-оператора, выполняющего функции инструктора. В новом вертолете кабина инструктора увеличена, расширена верхняя часть фонаря кабины летчика, изменена конфигурация энергопоглощающих кресел.

Новый вертолет Ми-28УБ позволит качественно улучшить и сделать более эффективным процесс подготовки пилотов вертолетов Ми-28Н "Ночной охотник", которые поставляются для ВВС России и могут предлагаться на экспорт. Сохраняя весь потенциал ударного вертолета, Ми-28УБ готов нести службу в строю наравне с "Ночными охотниками".

Кроме Ми-28УБ, "Вертолеты России" приготовили к показу модернизированный средний многоцелевой Ми-171А2, созданный на базе прославленной серии вертолетов Ми-8/17 с применением новейших технологий и материалов; и средний многоцелевой вертолет Ка-62, который впервые в истории отечественного вертолетостроения производится в тесной кооперации с международными компаниями. Помимо этого, гости авиасалона смогут увидеть новый транспортно-пассажирский вертолет Ми-38, призванный заполнить нишу между вертолетами семейства Ми-8/17 и самым тяжелым серийным вертолетом в мире Ми-26Т. Планируется, что Ми-38 примет участие в летном показе.

Традиционный интерес со стороны операторов вертолетной техники и отраслевых специалистов ожидается к гражданскому многоцелевому легкому вертолету "Ансат" и к вертолету AW139, который производится на совместном предприятии HeliVert, созданном холдингом "Вертолеты России" и итальянской компанией AgustaWestland.

# Итоги подведены, задачи поставлены.
## Время работать




***В начале августа 2013 в г. Киеве на ГП ПО “Киевприбор” под председательством Председателя ГКА Украины Ю.Алексеева состоялось расширенное заседание Коллегии ГКА Украины, на котором были рассмотрены итоги работы космической отрасли в 1 полугодии и задачи на 2 полугодие 2013 года. В заседании приняли участие Народный депутат Украины, председатель Комитета Верховной Рады Украины по вопросам информатизации и информационных технологий, член Коллегии ГКА Украины В. Омельченко, руководители ведущих предприятий и учреждений области.***

В своем докладе Председатель ГКА Украины Ю. Алексеев отметил, что в 1 полугодии 2013 **достигнуты следующие результаты:**

обеспечено принятие Верховной Радой Украины в первом чтении законопроекта “Об утверждении Общегосударственной целевой научно-технической космической программы на 2013-2017 годы”;



разработан законопроект о внесении изменений в Закон Украины “О финансовом оздоровлении государственного предприятия “Производственное объединение Южный машиностроительный завод имени А.М.Макарова”;

подготовлена к подписанию дорожная карта выполнения Программы российско-украинского сотрудничества в области исследования и использования космического пространства в мирных целях на 2012-2016 годы;

подготовлен к внесению в Кабинет Министров Украины проект распоряжения об одобрении Концепции Закона Украины “О государственном регулировании в области дистанционного зондирования Земли аэрокосмическими средствами”;

продлено согласование проекта Закона Украины “О государственном регулировании в сфере спутниковой навигации”;

подготовлен и внесен в Верховную Раду Украины проект Закона Украины “О внесении изменений в статью 5 Закона Украины “О радиочастотном ресурсе Украины” относительно перечня категорий специальных пользователей”, по которому предприятия ГКА Украины должны получить статус специальных пользователей;

продлено изготовление 3 ракет-носителей “Зенит-2S” и 2 первых ступеней ракет-носителей “Антарес”;

изготовлены и отправлены на пусковую базу “Ясный” (РФ) 2 комплекта космических головных частей для РН “Днепр”;

обеспечено участие в первом демонстрационном пуске РН “Антарес” (США) 21 апреля 2013, в которой основная конструкция первой ступени изготовлена предприятиями космической отрасли Украины;

обеспечено участие в осуществлении второго пуска европейской РН легкого класса “Вега”, в которой в четвертой ступени используется жидкостный ракетный двигатель украинской разработки и производства;

продолжены работы по изготовлению систем, узлов, агрегатов РН “Циклон-4” и их экспериментальной отработке, а также строительство главных сооружений стартового и технического комплексов на космодроме Алкантара;

проведено изготовление материальной части приборов блока перспективной авионики (БИНС и АС СНС);

продолжено выполнение работ по созданию Национальной спутниковой системы связи “Лыбидь”;

обеспечено получение и передача в Госслужбы чрезвычайных ситуаций более 1000 тематических карт (индекс снега и состояние паводковой ситуации, ледовая обстановка, прогноз снеготаяния, высота снега, температура морской поверхности, лесные вырубки, заповедники, нефтяное загрязнение, прогнозирования пожароопасных зон по Украине, выявление тепловых аномалий и т.д.);

продолжены работы по развитию системы координатно-временного и навигационного обеспечения Украины (обеспечена опытная эксплуатация системы, развертывание и комплексные испытания Главного центра контроля навигационного поля в г. Дунаевцы)

продолжена эксплуатация Системы контроля и анализа космической обстановки (обеспечивался сбор, обработка и анализ данных о состоянии и прогнозирования тенденций развития космической обстановки для потребителей Минобороны и Госспецсвязи, выполнялись работы по сбору и каталогизации аналитической информации главного каталога космических объектов);

продолжены работы по созданию перспективной РЛС с использованием технологии цифровых антенных решеток (разработаны и изготовлены макеты узлов антенно-передающей и антенно–приемной систем, проведены полевые испытания макетов основных узлов РЛС для исследования возможностей обнаружения, сопровождения и измерения характеристик радиолокационных целей);

продолжены работы в рамках международного научного проекта “Радиоастрон” (с использованием радиотелескопа РТ-70 обеспечено более 150 сеансов приема информации общей длительностью более 320 часов), которая передавалась для обработки в Российскую академию наук и Национальную академию наук Украины;

начата реализация эксперимента “Обстановка-1” с участием украинской стороны на российском сегменте Международной космической станции;

продолжены работы по утилизации твердого ракетного топлива МБР РС-22;

обеспечено дальнейшее развитие сотрудничества в космической сфере со странами СНГ, Европейского Союза, Северной и Южной Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока и Африки, а также выполнение международных обязательств Украины в сфере использования и исследования космического пространства в мирных целях по международным договорам.

**Основные задачи на 2 полугодие 2013:**

выполнение Плана мероприятий по развитию космической деятельности и производства космической техники на 2013 год;

обеспечение утверждения Верховной Радой Украины проекта Общегосударственной целевой научно-технической космической программы Украины на 2013-2017 годы;

создание наземного комплекса управления спутником связи “Лыбидь” и изготовление РН “Зенит-2SБ80”;

проведение третьего этапа экспериментальных натурных испытаний БИНС на РН “Днепр”;

продолжение реализации международного проекта создания КРК “Циклон-4” на пусковом центре Алкантара;

продолжение работ по программам “Наземный старт”, “Антарес”, “Морской старт”, “Вега”;

обеспечение выполнения мероприятий по созданию космической системы ДЗЗ “Сич-2-1”;

обеспечение выполнения обязательств Украины по реализации международного космического эксперимента “Радиоастрон”;

продолжение строительства промышленных объектов и серийной утилизации твердого ракетного топлива МБР РС-22;

продолжение создания промышленных мощностей для утилизации противопехотных мин ПФМ-1 в пределах выделенных финансовых ресурсов и выполнения работ по утилизации;

обеспечение дальнейшего развития сотрудничества со странами Европейского Союза, СНГ, Америки, Ближнего Востока и Африки, Азиатско-Тихоокеанского региона, их космическими агентствами и соответствующими структурами;

В процессе обсуждения отчетного доклада Председателем ГКА Ю.Алексеевым было также высказано предложение о немедленном принятии на предприятиях отрасли мероприятий, направленных на повышение эффективности контроля качества по всем технологическим операциям разработки и изготовления ракетно-космической техники, с целью минимизации вероятности ее нештатной работы в процессе эксплуатации.

Народный депутат В.Омельченко высказал предложение о готовности Комитета Верховной Рады Украины по вопросам информатизации и информационных технологий в предоставлении депутатской поддержки по инициированию анализа действующих положений законодательства по порядку прохождения производственной практики студентами технических вузов.

Коллегия ГКА завершилась возложением цветов к памятнику основоположнику практической космонавтики, ученому, конструктору и организатору производства ракетно-космической техники С.П.Королеву.

# В “Артеке” прошел XX Международный фестиваль “Сузір’я – Артек”

***С 15 июля по 6 августа 2013 года в Международном детском центре “Артек” (г. Гурзуф, АР Крым) состоялся XX Международный фестиваль “Сузір’я – Артек”.***

Начиная с далекого 1993 года, по инициативе Украинского молодежного аэрокосмического объединения “Сузір’я” и Национального центра аэрокосмического образования молодежи им. А.М.Макарова, при поддержке Государственного космического агентства Украины и ведущих предприятий аэрокосмической отрасли Украины, в Артеке собираются талантливые дети, выпускники аэрокосмических классов, победители и призеры детских конференций и конкурсов. В этом году на аэрокосмической смене побывало 200 детей со всей Украины.

Преподаватели НЦАОМ им.А.М.Макарова и УМАКО “Сузір’я” вместе с коллективом МДЦ “Артек” организовали работу кружков ракетомоделирования, рисования, астрономии, изучения истории космонавтики и основ космических наук, провели с детьми разнообразные интересные конкурсы, соревнования, почтили



память погибших космонавтов, исследователей космоса и творцов ракетно-космической техники, организовали просмотр фильмов о деятельности ГП “Конструкторское бюро “Южное” им.М.К.Янгеля” и жизненном пути Василия Будника.

Главной задачей нынешней аэрокосмической смены стало воспитание человека, способного и желающего работать с самой современной техникой, формирование интереса современного поколения к космонавтике и желанию направить свои способности и интеллект на творение.

В этом году к детям на аэрокосмический фестиваль “Сузір’я – Артек” приехали Герой Украины, летчик-космонавт Л.Каденюк, Герой Украины, ветеран ракетно-космической отрасли В.Команов, главный инженер – первый заместитель генерального директора ГП “Конструкторское бюро “Южное” им.М.К.Янгеля” М.Бондарь, Генеральный директор НЦАОМ им.А.М.Макарова В.Хуторный, помощник Генерального конструктора ГП “Конструкторское бюро “Южное” им.М.К.Янгеля” В.Ткаченко, заслуженный испытатель космодрома Байконур Б.Лапідус.

Аэрокосмический фестиваль – замечательный праздник для детей. Красочное, феерическое действие на сцене, возможность пообщаться и сфотографироваться с космонавтами, выдающимися учеными, творцами лучшей в мире ракетной техники, знаменитыми артистами, политиками – все это оставляет у детей незабываемое впечатление на всю жизнь, играя важнейшую роль в профессиональной ориентации старшеклассников.

# Петля и полётъ в вечность штабсъ-капитана Нестерова

*Как известно, фигура сложного пилотажа в виде замкнутой петли называется мёртвой петлёй, или петлёй Нестерова. Она представляет собой замкнутую петлю в вертикальной плоскости. Петля называется правильной, если все точки её траектории лежат в одной вертикальной плоскости. Своё название "мёртвая" она получила из-за того, что некоторое время была рассчитана только теоретически на бумаге и практически не выполнялась. До Петра Нестерова даже горизонтальные развороты на самолётах делали без крена "блинчиком". Его заслуга в том, что он начал использовать подъёмную силу крыла для манёвра и в горизонтальной, и в вертикальной плоскостях. Он так доверял своим расчётам, что перед выполнением "мёртвой петли" даже не пристегнулся ремнями к самолёту.*





Расчёты оказались правильными, и в верхней точке петли он не выпал, как предостерегали некоторые – центробежная сила прижимала лётчика к сиденью. Первые попытки выполнить эту фигуру пилотажа осуществлялись на заре авиации на самолётах, которые не выдерживали возникающих при этом перегрузок и разрушались, пилоты обычно не выживали. Впервые в мире петля выполнена 27 августа (9 сентября) 1913 года в Киеве над Сырецким полем П. Н. Нестеровым на самолёте "Ньюпор-4" с двигателем "Гном" в 70 л. с. Этим манёвром Нестеров положил начало высшему пилотажу.

К началу Первой мировой войны Пётр Николаевич Нестеров был, пожалуй, самым известным российским лётчиком, впоследствии таких стали называть асами. Любопытно, что путь от первого полёта на самодельном планере до первого в мире исполнения "мёртвой петли" занял у него всего два года.

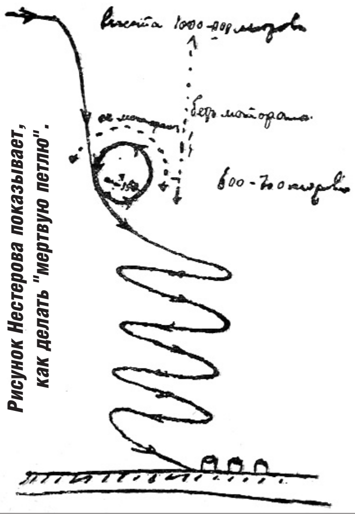


Рисунок Нестерова показывает, как делать "мертвую петлю".

Будущий лётчик родился 15 (27) февраля 1887 года в Нижнем Новгороде в семье офицера, служившего в Кадетском корпусе. Естественно, что именно в этом учебном заведении началась и военная карьера Петра. В 1904 году его, как одного из лучших выпускников корпуса, приняли в Михайловское артиллерийское училище. Стоит отметить, что в России артиллерийские офицеры традиционно получали хорошую математическую подготовку, что впоследствии позволило Нестерову проводить теоретическое обоснования многих своих лётных экспериментов.

В 1906 году для подпоручика Нестерова, получившего назначение в 9-ю Восточно-Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду, началась офицерская служба. Но в артиллерии он пробыл недолго. В 1909 году его прикомандировали к воздухоплавательной роте, которая имела привязные аэростаты для наблюдения и корректировки огня артиллерии. На таком аэростате Нестеров впервые поднялся в небо. Но это был только пробный шаг. Увлечение авиацией началось для него в 1910 году, когда он был переведен в Кавказскую резервную артиллерийскую бригаду.

Во Владикавказе Пётр Николаевич подружился с Артемием Кацаном, который занимался конструированием планеров. Тогда-то и родилась у Нестерова идея построить планер собственной конструкции, чтобы "дать возможность человеку свободно парить". Уже летом следующего года, находясь в отпуске в Нижнем Новгороде, Нестеров вместе с Петром Соколовым построил планер. Аппарат привязали к телеге и, благодаря одной лошадиной силе, управляемый Нестеровым планер оторвался от земли и совершил первый небольшой полёт.

Осенью 1911 года Нестеров поступил в Офицерскую воздухоплавательную школу. Уже осенью 1912 года он получил диплом авиатора, а затем и военного лётчика. Во время учебы Нестеров работал над проблемами живучести самолётов, повышения безопасности полётов, тактики воздушного боя. Некоторые его предложения значительно опережали время, например, наброски моноплана с изменяющимся углом наклона крыла.

Осенью 1912 года поручик Нестеров, переведенный в Варшаву, начинает летать на моноплане "Ньюпор". Стремясь повысить боевую эффективность самолёта, он проводит смелые эксперименты: планирование с выключенным двигателем с большой высоты, пикирование, сложные маневрирования. Эффективность применяемых им приёмов была очевидна. В январе 1913 года у Нестерова в полёте загорелся и остановился мотор, и только навык планирования спас его от гибели.

Чтобы продемонстрировать истинные возможности самолётов, им были проведены несколько дальних перелётов, в том числе из Киева в Гатчину и групповой перелёт трёх самолётов по круговому маршруту Киев – Остёр – Козелец – Нежин – Киев.

Петра Нестерова обоснованно считают основателем высшего пилотажа, венцом которого, несомненно, является "мёртвая петля", получившая и второе название – "петля Нестерова". Первому выполнению этого сложнейшего элемента пилотирования предшествовала серьёзная подготовка, в том числе – математические расчёты. Только убедившись в возможности выполнения "петли" с минимальным риском, Нестеров пошел на эксперимент, потрясший весь авиационный мир.

В погожий день 27 августа 1913 года Нестеров на "Ньюпоре" поднялся до 1000 метров, затем, выключив мотор, начал пикирование. Используя набранную скорость, на высоте примерно в 600 метров снова включил мотор и направил самолёт вертикально вверх, затем "положил" машину на спину и, описав петлю, снова вошел в пике. Выйдя из пике, плавно спланировал на лётное поле.

О необычайном полёте российского пилота газеты известили весь мир. В адрес Нестерова "посыпались" восторженные телеграммы, а Киевское общество воздухоплавания даже наградило его специально учреждённой золотой медалью. Вскоре на выполнение "петли" рискнули и другие пилоты, а в 1915 году её стала выполнять и первая российская лётчица Лидия Виссарионовна Зверева.

Понимая, что война не за горами, Нестеров продолжал совершенствовать лётное мастерство, первым стал отрабатывать атаку самолёта противника, взлёты и посадки в темноте. Войну возглавляемый Петром Николаевичем авиаотряд встретил в составе 3-й армии Юго-Западного фронта. Уже первые боевые вылеты показали высокую эффективность разработанных штабс-капитаном Нестеровым методик проведения бомбометаний, воздушного боя и разведки. Для разрушения оболочки дирижабля Нестеров установил в хвостовой части аэроплана "нож-пилку", а для поражения воздушного винта самолёта неприятеля – длинный трос с грузом на конце в виде "кошки".

Он и его подчиненные воевали прекрасно, не зря же австрийское командование официально объявило о крупной денежной награде тому, кто сможет сбить Нестерова, летавшего на новом самолете "Моран-G".

Однако провоевать отважному лётчику было суждено меньше месяца. 26 августа 1914 года в Галиции под городом Жолква (ныне Львовская область) Нестеров поднял свой "Моран" в последний полёт. В этот день он уже дважды пытался догнать австрийский "Альбатрос", проводивший разведку русских позиций. В этот раз он догнал самолёт, пилотируемый бароном Розенталем, и сбил его таранным ударом. Удержать в воздухе свою поврежденную машину Нестерову не удалось. Совершив первый в истории авиации таран, Пётр Николаевич Нестеров погиб.

Хоронили героя 31 августа в Киеве при громадном стечении народа. В Никольском военном соборе было проведено отпевание, затем траурная процессия направилась к Аскольдовой могиле, где под залпы артиллерийского салюта и траурные звуки военных оркестров состоялось погребение. Позже могилу Нестерова перенесли на Лукьяновское кладбище.

За свой подвиг штабс-капитан Нестеров был посмертно награждён орденом Святого Георгия 4 степени. Городок Жолква, под которым был совершен первый авиационный таран, до 1992 года носил имя Нестерова. В городе был установлен памятник лётчику. Позднее, в 1980 году, здесь построили мемориал памяти героя-авиатора: памятник с мёртвой петлей, заканчивающейся взлётом вверх реактивного самолета и небольшой музей. В наши дни памятники герою стоят в Киеве и на его родине в Нижнем Новгороде, его имя носят летные школы и авиаклубы, памяти Петра Нестерова посвящаются престижные международные соревнования по авиаспорту, а победители первенства мира по высшему пилотажу получают переходящий приз – кубок Нестерова.

Имя "Нестеров" присвоено астероиду № 3071. Указом Президента Российской Федерации от 2 марта 1994 года № 442 в системе государственных наград России учреждена медаль Нестерова.

*Подготовил Алексей Тригуб.*

## ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

**19-25 августа**

**19 августа 1828 г.** *в Москве на аэростате на высоту около 600 м поднялась первая русская воздухоплавательница Ильинская.*

**19 августа 1898 г.** *родился главный инженер завода № 84 (1938-1946) Б.П.Лисунов, в честь которого самолет ПС-84 переименован в Ли-2 (1898).*

**19 августа 1948 г.** *состоялся первый полет десантно-грузового планера Ил-32 (самолет-буксировщик Ил-12), летчики-испытатели В.К.Коккинаки и К.К.Коккинаки.*

**19 августа 1958 г.** *состоялся первый полет Ту-104 по трассе Москва-Дели.*

**19 августа 1974 г.** *родился командир Евпаторийского зенитно-ракетного полка Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины А.В.Матвиенко.*



**20 августа 1963 г.** *состоялся первый полет британского лайнера BAC-111.*

**20 августа 1978 г.** *состоялся первый полет палубного СВВП BAe "Си Хариер", Англия.*

**21 августа 1923 г.** *впервые для ориентации пилотов, выполнявших ночные полёты, начали применяться наземные электрические сигнальные огни (США).*



**21 августа 1933 г.** *состоялся первый полет бомбардировщика-гиганта К-7 К.А.Калинина, экипаж М.А.Снегирева.*



**21 августа 1943 г.** *образованы Нахимовские училища.*

**21 августа 1948 г.** *родился технический директор – Генеральный конструктор НПО "Сатурн" (2000-2010 гг.) М.Л.Кузменко.*



**21 августа 1962 г.** *родился командующий ВМС ВС Украины Ю.И.Ильин.*

**21 августа 1968 г.** *вышло постановление ЦК КПСС и СМ СССР о разработке самолёта-штурмовика Т-58М (Су-24) и ракет С-8, С-24 и Х-24.*

**22 августа 1848 г.** *состоялась первая воздушная бомбардировка (австрийцами) Венеции с беспилотных аэростатов зажигательными бомбами с часовым механизмом.*

**22 августа 1918 г.** *родился лётчик-истребитель, Герой Советского Союза О.С.Беликов.*



**22 августа 1918 г.** *родился лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза А.И.Кизима.*

**22 августа 1918 г.** *родился лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза В.Е.Кабанов.*

**22 августа 1943 г.** *родился С.П.Мажаров. Он работал в НИИ приборостроения им. В.В.Тихомирова инженером, с 1986 г. – в Московском научно-исследовательском институте "Агат" ведущим инженером, затем – начальником лаборатории. При его участии разработаны приемные устройства для ряда перспективных радиолокационных головок самонаведения (РГС). Участвовал в разработке приемного устройства Сибирского солнечного радиотелескопа. Лауреат премии Российской Федерации.*

## ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

**19-25 августа**

**22 августа 1963 г.** *во время полета американского ракетного самолета Х-15, который пилотировал летчик Joseph Walker, был установлен мировой рекорд высоты полета – 107 960 м.*

**23 августа 1893 г.** *родился Главком ВВС (1937-1939) А.Д.Локтионов.*



**23 августа 1918 г.** *родился лётчик-истребитель, Герой Советского Союза В.И.Бородачёв.*

**23 августа 1918 г.** *родился Герой Советского Союза маршал авиации А.П.Силантьев.*



**23 августа 1923 г.** *родился лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза Б.В.Мельников.*

**23 августа 1943 г.** *День разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Курской битве. День воинской славы России.*

**23 августа 1948 г.** *на самолете "Вампир" Джон Каннингхем установил рекорд высоты, набрав 18119 м.*

**23 августа 1948 г.** *совершил первый полёт американский реактивный истребитель XF-85 "Гоблин", предназначенный для подвески на стратегический бомбардировщик В-36.*

**23 августа 1948 г.** *вышло постановление СМ СССР №3210-1303 о принятии МиГ-15 на вооружение и развёртывании его массового производства.*



**23 августа 1948 г.** *родился Министр обороны Украины (2007-2009 гг.) Ю.И.Ехануров.*

**23 августа 1963 г.** *экспериментальный ракетоплан North American X-15A (США) достиг высоты 107860 м, летчик У.Дж.Уолкер.*

**24 августа 1998 г.** *совершил первый полет МиГ-29УБТ, В.М.Горбунов, О.В.Антонович.*



**24 августа 1998 г.** *Королевским ВВС Великобритании поставлен первый самолет С-130J.*

**25 августа 1908 г.** *родился академик АН СССР, Герой Социалистического Труда А.А.Расплетин.*

**25 августа 1918 г.** *родился конструктор современных реактивных систем залпового огня (РСЗО), доктор технических наук, профессор А.Н.Ганичев.*



**25 августа 1918 г.** *родился лётчик-транспортник, Герой Советского Союза В.Ф.Павлов.*

**25 августа 1923 г.** *родился лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза В.Н.Зинченко.*

**25 августа 1933 г.** *на базе авиационного факультета Киевского машиностроительного института создан авиационный институт. День создания Национального авиационного университета Украины.*

**25 августа 1958 г.** *родился член совета директоров Корпорации "Аэрокосмическое оборудование" С.Д.Бодрунов.*





**25 августа 2001 г.** *в г.Винница, на территории Главного командования ВВС ВС Украины, была открыта экспозиция боевой авиационной техники (создание музея ВВС).*

# Огненное небо 1941 года над Черным морем

*Продолжение. Начало в №21.*

***"Не допустить противника в Крым". Оборона полуострова***

К моменту прибытия Приморской армии в Севастополь обстановка в Крыму резко обострилась. Еще 9 сентября противник нанес сильный удар с каховского плацдарма по войскам Южного фронта. Ему удалось прорвать фронт обороны, и 11-я немецкая армия в составе трех корпусов частью сил устремилась на Мелитополь, а основным составом – к Перекопу и Чонгару, чтобы захватить Крым.

Оборона Крымского полуострова первоначально была возложена на 9-й стрелковый корпус (командир генерал-лейтенант П.Батов), затем на вновь созданную по решению Ставки ВГК от 14 августа 1941 г. 51-ю Отдельную армию (командующий генерал-полковник Ф.Кузнецов) с непосредственным подчинением Ставке.

На эту армию и оперативно подчиненный ей Черноморский флот была возложена задача: не допустить противника в Крым с суши, моря и воздуха.

Задачи, поставленные перед 51-й армией, были весьма разнообразны, поэтому ее силы оказались рассредоточенными по всему полуострову. Следует отметить, что, несмотря на наличие в составе 51-й Отдельной армии значительного числа дивизий (276-я, 106-я, 156-я, 271-я, 172-я, 184-я и 321-я стрелковые, 48-я,



42-я и 40-я кавалерийские), она была очень слабо оснащена боевой техникой.

На главном рубеже обороны – Перекопском перешейке – занимала позиции всего одна 156-я стрелковая дивизия.

Вступивший 17 сентября 1941 года в командование 11-й немецкой армией генерал-полковник Э.Манштейн подтянул резервы и 24 сентября начал штурм Перекопа. Не сдержав натиск врага, войска оперативной группы (172-я, 271-я стрелковые и 42-я кавалерийские дивизии) под командованием генерал-лейтенанта П.Батова отошли на слабо подготовленные Ишуньские позиции.

Существенную помощь войскам 51-й армии, а затем и войскам Крыма оказывала созданная 14 сентября 1941 года Военным советом флота сводная авиагруппа из бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей прикрытия. На 20 сентября в группе насчитывалось 50 самолетов различного назначения. Состав авиагруппы систематически пополнялся. Нередко отдельные авиаэскадрильи и полки придавались ей на определенное время. Общее руководство группой осуществлял заместитель командующего ВВС флота генерал-майор авиации В.Ермаченков. Непосредственное командование авиагруппой осуществлял майор В.Мелехов. Командный пункт авиагруппы размещался в д.Бай-Бузаве, а самолеты базировались на аэродромный узел Фрайдорф.

**Продолжение следует.**

***ДЕНЬ ФЛОТА УКРАИНЫ***

# На румбах "Красного Кавказа"

*Продолжение. Начало в №29.*

## Корабли штурмуют бастионы. Высадка феодосийского десанта



Вторым проследовал в гавань катер-охотник "МО-013" под командованием лейтенанта Н.Власова. Катер на полном ходу обошел все причалы, обстреливая их из пушек и пулеметов. Следовавшие за ним другие катера, ведя огонь, шли к другим причалам. За катерами-охотниками под сильным артиллерийским и минометным огнем противника в порт ворвался базовый тральщик "Щит", затем и тральщик "Взрыв". Они успешно высадили бойцов. Крейсер "Красный Крым", став на якорь в трех кабельтовых от входных ворот порта, приступил к высадке десанта. Крейсер "Красный Кавказ" в 5.00 подошел к внешней стенке широкого мола. Но концы на стенке не успели закрепить, и шестибальный юго-западный ветер стал сносить корабль от стенки. Вражеская артиллерия и минометы сосредоточили огонь на крейсере. Рвались снаряды, осколки со звоном били по палубе. На мостиках, открытых постах дальномеров, у зенитных установок осколки выводили из строя моряков, появились раненые и убитые, нарушилась центральная связь с орудиями. Корабли с десантом находились в крайне невыгодном положении. Бухта освещалась ракетами. Противник видел все как на ладони, а с крейсеров и эсминцев артиллерийские и минометные батареи немцев не просматривались. В таких условиях стрельба велась самостоятельно каждым командиром орудия и пулеметной установкой, по вспышкам, прямой наводкой. Для борьбы с батареями противника корабли использовали все калибры 180-, 130-, 100- и 45-мм.

"Красный Кавказ" оказался в тяжелом положении, немцы видели крейсер лучше других кораблей и обрушили на него основную силу своего огня. В течение 2-х часов корабль находился под обстрелом немецкой полевой артиллерии. В 5.08 в крейсер попало две минометные мины, а в 5.15 – первый снаряд. Несмотря на повреждения и возникшие пожары, выход из строя части краснофлотцев и офицеров, аварийные партии действовали самоотверженно. Они быстро устраняли повреждения. Во вторую башню крейсера в 5.21 попал снаряд, который пробил броню и разорвался в боевом отделении. От возникшего пожара загорелся пороховой заряд, пожар мог распространиться через трубку элеватора в пороховой погреб. Взрывом снаряда были убиты и ранены прислуга боевого отделения. Оставшийся в строю комендор В.Покутный вытащил горящий заряд из элеватора и попытался отнести его в сторону. С обгоревшим лицом и руками, он потерял сознание. Через некоторое время в башню с верхней палубы через лаз проникли комендор П.Пушкарев и старший электрик П.Пилипко.

Они быстро отдраили броневую дверь и выбросили горящий заряд из башни на верхнюю палубу, а находящиеся здесь краснофлотцы сбросили его за борт. Комендоры В.Покутный, П.Пушкарев и старший электрик П.Пилипко в борьбе за спасение корабля совершили подвиг. Инициативно и бесстрашно действовали комендоры старшина башни мичман Д.Перешко, краснофлотцы Т.Сергиенко (своим телом закрыл отверстие элеватора, подающего заряд, и сгорел заживо), В.Слободзян, П.Переверзев и другие. Командиру крейсера капитану 2-го ранга А.Гущину было доложено только о попадании снаряда во вторую башню и что снаряд разорвался в башне, вследствие чего возник пожар. Ждать нельзя, каждая секунда дорога. В этих условиях командир принял мгновенное и единственно верное решение: запустить орошение и затопить зарядный погреб. Малейшее промедление могло привести к тяжелым последствиям: на корабле находилось около 3000 человек – экипаж и десант.

…Бой идет уже в городе. Крейсера продолжают артиллерийское состязание с батареями противника. Нанося удары, они сами получают серьезные повреждения. В 5.35 почти одновременно на мостике разорвались две мины и снаряд. Разрывом мины на мостике крейсера "Красный Кавказ" убиты сигнальщики, корабельный связист лейтенант Н.Денисов и флагманский связист штаба высадки капитан-лейтенант Е.Васюков. Политрук БЧ-IV Шишкин принял на себя командование боевой частью, флагманский связист эскадры В.Билевич обеспечивал связь до конца операции, а сигнальщик Красовский вступил в исполнение обязанностей старшины и продолжал нести вахту на боевом посту, обеспечивая связь и наблюдение до конца операции. А на берегу наращивание сил десанта продолжалось. За штурмовым отрядом бросились в атаку 1000 красноармейцев, высаженных с эсминцев. Наступила предрассветная мгла. На ходовом мостике осколком мины ранены начальник медицинского управления Военно-Морского флота бригадный врач Ф.Андреев, а также военком крейсера Г.Щербак. Наконец корма крейсера "Красный Кавказ" у стенки. В 7 ч. 15 мин. он отшвартовался к широкому молу для высадки десанта. Концы закреплены, поданы сходни. Медлить нельзя, дорога каждая минута. Неизбежны налеты авиации противника. В течение 20-25 минут полторы тысячи бойцов сошли на берег. Приказано немедленно сниматься. Командир крейсера, отклепав якорь-цепь, вышел в Феодосийский залив. Спустя некоторое время закончил высадку "Красный Крым" и присоединился к крейсеру "Красный Кавказ". Адмирал Н.Басистый, бывший командир отряда легких сил, вспоминал: "Радирую комфлоту: "Весь десант высажен. События на суше развиваются нормально".

**Продолжение следует.**

***Игорь Чичкань. Людмила Кошелева.***
**Подготовил к печати**
**Владимир Алексеев.**

# Семь чудес Украины

***Семь чудес света известны во всём мире. А вот знает ли кто-то, что представляют собой семь чудес Украины? Несколько лет назад прошёл всеукраинский конкурс, в ходе которого из почти тысячи самых знаменитых украинских достопримечательностей экспертный совет отобрал 100, а потом 21, после чего при помощи интернет-голосования были определены 7 самых популярных объектов. Участие в голосовании приняли 77 тысяч человек. Пальму первенства они присудили заповеднику "Каменец", а вслед за ним самыми замечательными местами были названы Киево-Печерская лавра, Парк Софиевка, София Киевская, Херсонес, Хортица и Хотинская крепость. Ещё три объекта были удостоены дополнительной номинации. Ливадийский дворец был признан памятником новейшей истории, Острожский замок – духовным памятником, а музей "Писанка" в Коломые – памятником современной Украины. С тех пор полку достопримечательностей прибыло, но всё же главными семью чудесами Украины считаются именно эти.***

## "Каменец"



Национальный историко-архитектурный заповедник "Каменец" расположен в Каменец-Подольском, Хмельницкая область. Ещё 23 марта 1928 года в Харькове Совет Народных Комиссаров УССР издал постановление "Об объявлении замка-крепости в г. Каменец-Подольском государственным историко-культурным заповедником". Согласно этому постановлению замок в пределах старинных его стен и земляных валов со всеми старинными крепостными сооружениями, Русскими и Польскими воротами, башней Стефана Батория был объявлен государственным историко-культурным заповедником и передан со всем имуществом, которое имело историко-культурное значение, в ведение наркомата образования УССР. Площадь заповедника составляет 121 гектар, на которых находится 156 памятников архитектуры

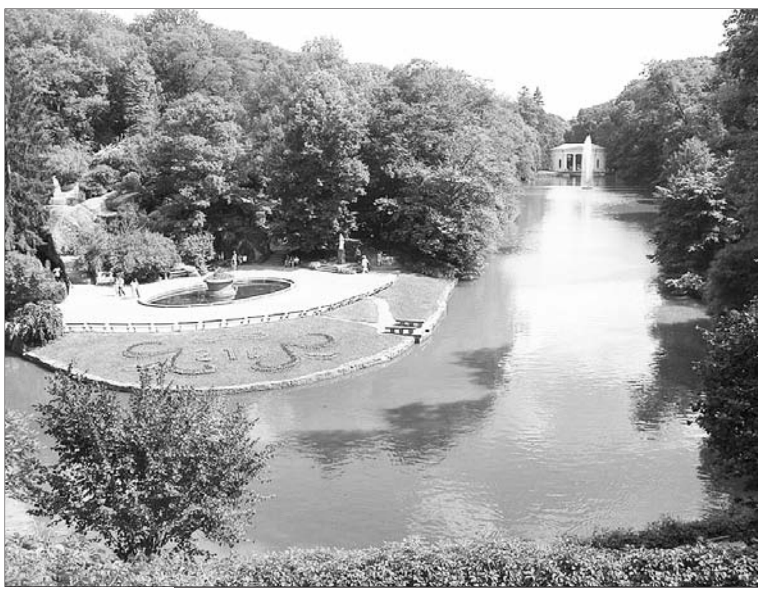
## Киево-Печерская Лавра

Киево-Печерская Лавра – это один из первых по времени основания монастырей в Древнерусском государстве. Основан в 1051 году при Ярославе Мудром монахом Антонием, родом из Любеча. Сооснователем Печерского монастыря стал один из первых учеников Антония Феодосий. Князь Святослав II Ярославич подарил монастырю плато над пещерами, где позже выросли прекрасные каменные храмы, украшенные живописью, кельи, крепостные башни и другие строения. С монастырём связаны имена летописца Нестора.

В Ближних и Дальних пещерах Лавры покоятся нетленные мощи угодников Божьих, также в Лавре есть и захоронения мирян (например, могила Петра Столыпина).



## Софиевка



Национальный дендропарк Софиевка – это парк и одновременно научно-исследовательский институт Национальной академии наук Украины, расположенный в городе Умань Черкасской области Украины, на берегах реки Каменки. В наши дни это место отдыха. Ежегодно его посещают около 500 тысяч человек. Площадь – 179,2 га. Софиевка является памятником ландшафтного типа мирового садово-паркового искусства конца XVIII – первой половины XIX века. В ней произрастает свыше 3323 таксонов (видов, форм, сортов, культиваров) местных и экзотических деревьев и кустов.

## Софийский собор



Собор Святой Софии, или Софийский собор, – это храм, построенный в первой половине XI века в центре Киева князем Ярославом Мудрым. На рубеже XVII-XVIII веков был внешне перестроен в стиле украинского барокко. Внутри собора сохранился самый полный в мире ансамбль подлинных мозаик и фресок первой половины XI века и значительные фрагменты стенописи XVII-XVIII веков.

Был действующим храмом до 1929 г., в 1934 г. стал музеем – Софийским заповедником. Ныне является сердцевиной Национального заповедника "София Киевская", одного из крупнейших музейных центров Украины, который включает также Золотые ворота XI в., Кирилловскую церковь XII в. и Андреевскую церковь XVIII в. в Киеве и Судакскую крепость с памятниками VI-XV вв. в Крыму.

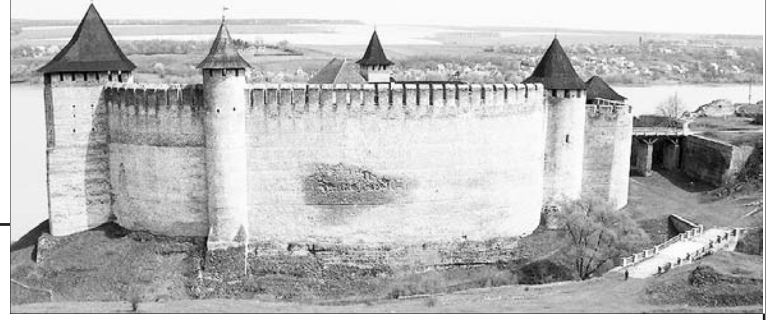
В 1990 г. Софийский собор, как и Киево-Печерская лавра, стал первым, внесённым в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, памятником архитектуры на территории Украины.

## Херсонес

Херсонес Таврический, или просто Херсонес, – полис, основанный древними греками на Гераклейском полуострове на юго-западном побережье Крыма. Ныне Херсонесское городище расположено на территории Гагаринского района Севастополя. На протяжении двух тысяч лет Херсонес являлся крупным политическим, экономическим и культурным центром Северного Причерноморья, где был единственной дорийской колонией. В 2013 году внесен в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО.



## Хотинская крепость



Хотинская крепость – крепость X-XVIII веков, расположенная в городе Хотин Черновицкой области. На протяжении V-X веков укрепление использовалось летописным племенем тиверцев и выглядело как типовое мысовое городище.

Постройку каменных укреплений Хотина принято связывать с Галицко-Волынским княжеством и с именем Данилы Галицкого. Замок занимал северную часть замковой горы, примерно треть от современной протяженности цитадели. На юге от замка находился укрепленный посад, окруженный валами и деревянными стенами.

Наибольшей перестройке подвергся во 2-й половине XV века, будучи в составе Молдавского княжества. Замок значительно расширен в южном направлении, повышен уровень двора.

За многие века своей истории крепость принадлежала полякам, молдаванам, туркам. В XVI-XVII веках под Хотином прошло четыре крупных битвы, а в XVIII – начале XIX века крепость выдержала 4 осады.

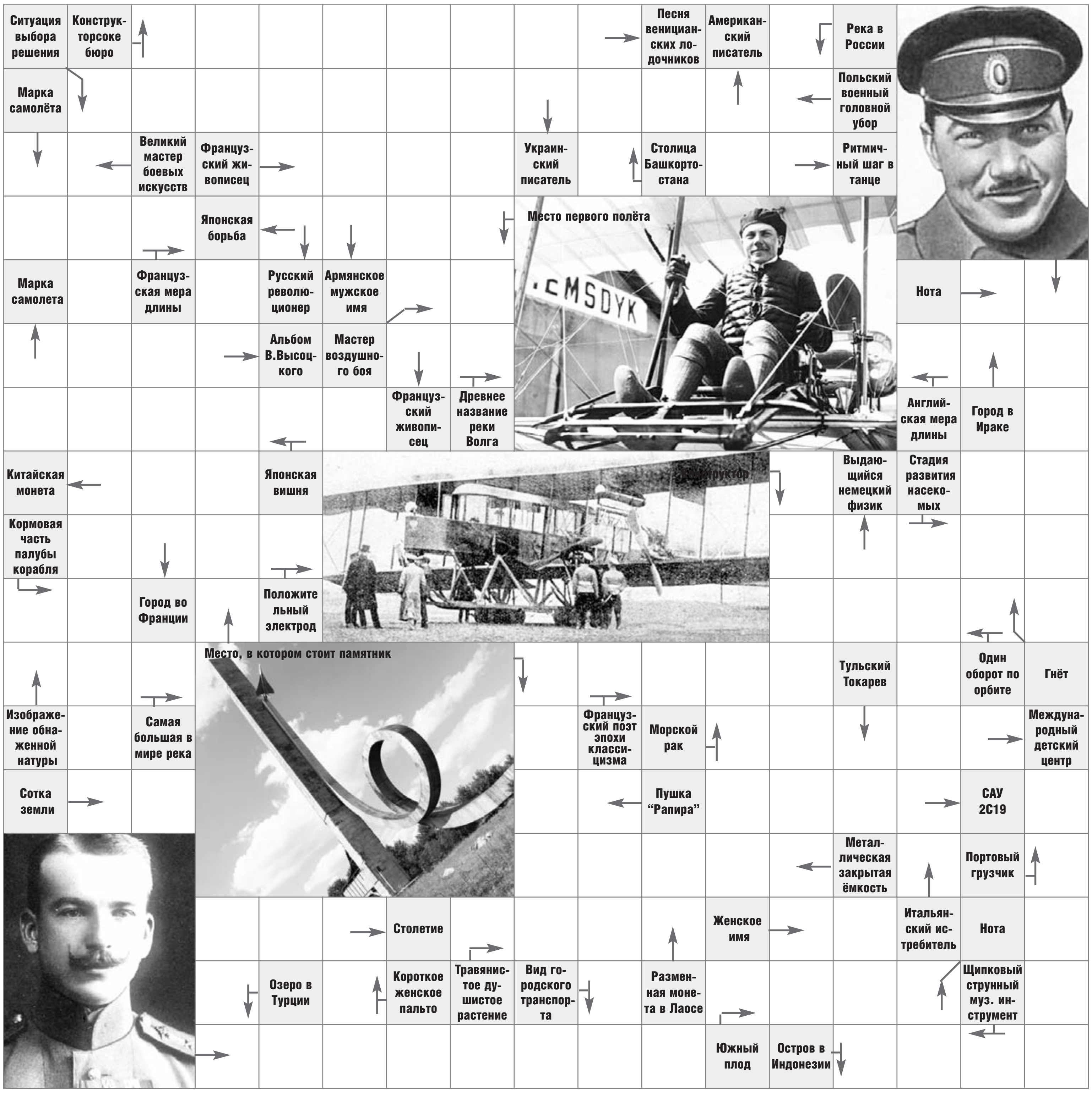
В Хотинской крепости проводились съемки многих популярных художественных фильмов – "Захар Беркут", "Баллада о доблестном рыцаре Айвенго", "Д'Артаньян и три мушкетёра", "Чёрная стрела", "Тарас Бульба" и других.

## Хортица

Хортица – крупнейший остров на Днепре, расположенный в районе города Запорожье ниже ДнепроГЭС, уникальный природный и исторический комплекс. Вытянут с северо-запада на юго-восток, длина – 12,5 км, ширина – в среднем 2,5 км. Остров является частью Украинского кристаллического щита, образовавшегося в эпоху архея. Возраст гранитов, гнейсов и мигматитов, из которых состоят хортицкие скалы, составляет 2,6 млрд лет.



В 1223 году Хортица была местом сбора русских князей перед трагической битвой с монголо-татарами на р. Калке. Позднее это место контролировалось казаками Запорожской Сечи. С запорожским казачеством связаны ярчайшие события истории Хортицы.




ЭТО ИНТЕРЕСНО

## Самые впечатляющие фигуры парашютного спорта

***Парашютизм, пожалуй, – один из самых экстремальных видов спорта.***



Наблюдая с земли за парящим в небе парашютистом и просматривая фотографии полета, зачастую проходящего над облаками, у обычного зрителя захватывает дух. Но любители этого спорта нас покоряют не только свойственной ему опасностью (высота прыжка, продолжительность полета и другие параметры), но и красотой "парения" в воздухе, а также потрясающими акробатическими номерами и фигурами, которые им удается выполнить, находясь высоко в небе.



ФЕХТОВАНИЕ

## "Туше" по-украински

***Сборная Украины по фехтованию на саблях в составе Алины Комащук и Елены Ворониной выиграла золотые медали чемпионата мира в Будапеште, победив в финале сборную России со счетом 45:44.***

Проигрывая со счетом 30:38, наши саблистки сотворили чудо. Сжав всю свою волю в кулак, они победили соперниц в один укол. Исход соревнования решил точный выпад Ольги Харлан, которая также стала обладательницей золота в одиночном разряде.

Это была уже четвертая подряд встреча украинок с восточными соседками в финале чемпионата мира. Трижды мы проигрывали – в Париже-2010, Катании-2011 и в родном Киеве в 2012 году, причем в Киеве нам до "золота" не хватило всего одного удара. И хотя наша команда неоднократно побеждала команду соперника на этапах Кубков мира и чемпионатах Европы, одержать верх в "золотом матче" мирового форума над Россией смогла впервые.

*Владислав Демьяненко. "Крила України".*



АВТОДРОМ

## Honda показала Civic Tourer

***Для крупных автопроизводителей уже стало традицией первую демонстрацию новинок проводить в мировой паутине и только потом – официальную, в рамках крупного автомобильного шоу. В случае с Civic Tourer это мероприятие должно состояться на франкфуртском автосалоне, который состоится через несколько недель в Германии.***

Японцы не скрывают, что приоритетным рынком для Турера является Европа, которая традиционно стремится к "универсализму". Впрочем, автомобиль был спроектирован именно здесь и собираться будет так же в Европе.




Универсал Civic – это наследие концепта, показанного в марте, естественным путем лишившийся и изысканности отделки салона, и больших колёс с диодными фарами, и заднего диффузора с расположенной в центре выхлопной трубой. Civic Tourer построен на базе пятидверки. Правда, ему увеличили колёсную базу на 235 мм и задний свес. Дверь в багажное отделение получилась большой, а погрузочная высота уменьшилась на 137 мм по сравнению с хэтчбеком. Объём багажника равен 624 л – наибольший литраж в С-классе с поднятыми спинками задних сидений. С опущенными объем возрастает до 1668 литров.

Касаемо ходовой, естественно она иная нежели у "хэтча". Специально для универсала разработали систему адаптивных амортизаторов, по мнению изготовителя, улучшающую стабильность и комфорт при различных загрузках и условиях езды. В продажу Civic Tourer поступит в начале следующего года и предложит на выбор два силовых агрегата: нового 1,6-литрового турбодизеля i-DTEC мощностью 120 л.с. и бензинового i-VTEC объёмом 1,8 литра. Оба мотора будут оснащаться как автоматической, так и механической коробкой передач.

*Сергей Клименко. "Крила України".*

Учредитель:
МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ УКРАИНЫ
Свидетельство о государственной регистрации издания: КВ 17301-6071ПР от 17.12.2010 р.
Подписной индекс 22242.
Газета издаётся с 27.08.1999 р.
Отпечатано в ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
г.Винница, ул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97



КОНТАКТЫ:
21007 г. Винница, ул. Красноармейская, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Электронный адрес:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Главный редактор Н. ПОПЛАВСКИЙ
Зам. главного редактора: С. Клименко.
Ответственный секретарь: А.Олехнович.
Дизайн и вёрстка: Н. Ярмилко.
Литературный редактор: О. Уретий.
Тир. 20842 Зак. № 132230.
Первый редактор Сергей Свенцицкий


MAKS
2013
МОСКВА
ЖУКОВСКИЙ
27.08 – 01.09
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН
ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ
Международный авиационно-
космический салон МАКС заслуженно
занял ведущее место в ряду крупнейших
мировых авиа-форумов. Главная цель проведения
МАКС – демонстрация российских высоких технологий
и открытости внутреннего рынка России для совместных
проектов с зарубежными партнерами.
WWW.AVIASALON.COM